10/84

transpress

modell eisenbahner

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift · ISSN 0026-7422 · Preis 1.80 M

BR 64 Vorbild und Modell



Elektrifizierung wird weiter beschleunigt

Die Elektrifizierungsarbeiten bei der Deutschen Reichsbahn gehen zügig voran. Als energieoptimale Traktion garantiert der elektrische Betrieb auf stark belasteten Hauptbahnen eine rationellere Betriebsführung.
Während von 1981 bis 1983 377 Kilometer Strecke elektrifiziert wurden, sollen im 35. Jahr des Bestehens unserer Republik 223 km hinzukommen. Eine Leistung, die an alle beteiligten Eisenbahner und Kooperationspartner hohe Ansprüche stellt. Vor einigen Tagen wurden die Abschnitte Magdeburg–Stendal und Berlin-Schöneweide–Berlin-Lichtenberg planmäßig an das elektrifizierte Netz angeschlossen.
Mitte Dezember 1984 werden die Elloks bis Waren (Müritz) fahren. Zusätzlich ist ebenfalls Ende des Jahres die Übergabe der Strecke Biesdorfer Kreuz–Birkenwerder vorgesehen. Den technologischen Ablauf der Elektrifizierung zeigen die auf dieser Seite veröffentlichten Fotos.

1 Bevor das Fundament gegossen oder gesetzt wird, sind entsprechende Bohrungen erforderlich. Dafür steht eine spezielle Technik zur Verfügung.

2 Nach Aufstellung eines Holzgerüstes ist das Gießen des Fundaments möglich. Betonmischzüge sichern dabei eine effektive Arbeit (siehe auch „me" 3/83, S. 3).

3 Je nach Bodenbeschaffenheit können als Fundamente auch Fertigteile verwendet werden.

4 Danach erfolgt das Setzen der Fahrleitungsmaste.

5 Jetzt kann die Montage der Fahrleitung erfolgen. Dabei bewähren sich die im Raw Stendal gebauten Fahrleitungsmontagewagen (siehe auch „me" 11/83, S. 24).

Fotos: 1 bis 3 und 5: I. Migura, Berlin; 4: E.-P. Dargel, Berlin

1



2



3



4



5



modell eisenbahner **inhalt** **10/84**

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift
33. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

modelleisenbahner

eisenbahn

nahverkehr

modellbahn

Titelbild
Mehr und mehr nähert sich der Fahrdraht der Ostseeküste. 1985 wird der elektrische Zugbetrieb bis Rostock eröffnet. Dagegen gehören die Elloks im Raum Weißenfels schon viele Jahre zum täglichen Bild. Dieses Foto vom D 756 Leipzig – Eisenach entstand Ende April 1983 an der Blockstelle Burgwerben bei Weißenfels.
Foto: B. Sprang, Berlin

Redaktion
Ing. Wolf-Dietger Machel
(mit der Leitung der Redaktion beauftragt)
Telefon: 2 04 12 76
Redaktionelle Mitarbeiterin:
Gisela Neumann
Gestaltung: Ing. Inge Biegholdt
Anschrift:
Redaktion „modelleisenbahner"
DDR – 1086 Berlin,
Französische Str. 13/14; PSF 1235
Fernschreiber: Berlin 11 22 29
Telegrammadresse: transpress Berlin
Zuschriften für die Seite „DMV teilt mit" (also auch für „Wer hat – wer braucht?")
sind nur an das Generalsekretariat des DMV, DDR – 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10, zu senden.
Herausgeber
Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin
Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher
Chefredakteur des Verlags:
Dipl.-Ing.-Ök. Journalist Max Kinze
Lizenz Nr. 1151
Druck:
(140) Druckerei Neues Deutschland, Berlin
Erscheint monatlich;
Preis: Vierteljährlich 5,40 M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport", Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, DDR – 7010 Leipzig, Postfach 160, zu entnehmen.
Nachdruck, Übersetzung und Auszüge sind nur mit Genehmigung der Redaktion gestattet.
Art.-Nr. 16330

Redaktionsschluß: 14. 9. 1984
Geplante Auslieferung: 18. 10. 1984

Verlagspostamt Berlin

Anzeigenverwaltung
VEB Verlag Technik Berlin
Für Bevölkerungsanzeigen alle Anzeigenannahmestellen in der DDR, für Wirtschaftsanzeigen der VEB Verlag Technik, 1020 Berlin, Oranienburger Str. 13–14, PSF 201.

Bestellungen nehmen entgegen: in der DDR: sämtliche Postämter und der örtliche Buchhandel; im Ausland: der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel, zusätzlich in der BRD und in Westberlin: der örtliche Buchhandel, Firma Helios Literaturvertrieb GmbH., Berlin (West) 52, Eichborndamm 141–167, sowie Zeitungsvertrieb Gebrüder Petermann GmbH & Co KG, Berlin (West) 30, Kurfürstenstr. 111.
Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik, DDR - 7010 Leipzig, Leninstraße 16, und den Verlag vermittelt.

Hoher Leistungsanstieg mit moderner Technik

Wie alle anderen Zweige unserer Volkswirtschaft, hat das Verkehrswesen der DDR in den zurückliegenden 35 Jahren eine enorme Entwicklung erfahren. Mit der ständig steigenden Produktion wuchsen und wachsen auch die Transportbedürfnisse von Jahr zu Jahr, hervorgerufen durch die zunehmende Verflechtung von Transportprozeß und volkswirtschaftlichem Reproduktionsprozeß.

Diese Entwicklung ging in den letzten fünf Jahren besonders rasch vonstatten. Aus gesamtvolkswirtschaftlicher Sicht ergab sich daher folgerichtig die Forderung, den Anteil der Transporte am Produktionsprozeß weiter zu senken. Zum anderen mußte die Arbeitsteilung der Verkehrsträger optimaler organisiert werden.

Das auf dem X. Parteitag der SED beschlossene kontinuierliche Leistungswachstum der Volkswirtschaft erfordert als Schwerpunktaufgabe, sämtliche Transportprozesse zu intensivieren. Es geht also darum, die Transportentfernungen so gering wie möglich zu halten und mit einem Minimum an Energie zu realisieren.

Dabei nimmt die Eisenbahn als energiegünstiges Massentransportmittel und größter volkseigener Betrieb bekanntlich eine hervorragende Stellung ein.

Hochproduktive Transporttechnologien sind zur Erhöhung des Leistungsanteils der Eisenbahn notwendig. Eine hohe Verfügbarkeit des Fahrzeugparks, der sorgsame Umgang mit Material und Grundfonds, aber auch der Einsatz von Mikroelektronik und Robotertechnik sind dazu Voraussetzung. Die Bemühungen der Eisenbahner, diese Forderungen zu erfüllen, haben bereits Früchte getragen. Während die Deutsche Reichsbahn 1980 311,6 Mill. t Güter transportierte und dabei 56 395 Mill. tkm leistete, waren es 1983 325,6 Mill. t und 54 884 Mill. tkm.

Das wichtigste Rationalisierungsmittel bei der Eisenbahn ist und bleibt die Elektrifizierung. Noch einmal sei in diesem Zusammenhang daran erinnert, daß die E-Traktion gegenüber der Dieseltraktion ein Drittel weniger Energie, die aus einheimischer Braunkohle entsteht, benötigt. In wenigen Wochen, am Ende dieses Jahres, werden 15 Prozent des gesamten Streckennetzes der Deutschen Reichsbahn unter dem Draht sein. Eine beachtliche Leistung, wenn man bedenkt, daß 1981 86 km elektrifiziert wurden und es in diesem Jahr 223 km sein werden. Die Elektrifizierung stark belasteter Hauptstrecken wird auch in den nächsten Jahren fortgesetzt und noch weiter beschleunigt. 260 km kommen im nächsten Jahr hinzu. Der Anteil des elektrischen Zugbetriebes wird dann von derzeit 33 % auf 37 % ansteigen.

Einen festen Platz haben sich im Verkehrswesen Mikroelektronik und Robotertechnik erobert. Und das auch bei der Deutschen Reichsbahn: In nur fünf Jahren wurde ein umfangreiches Programm zur grundsätzlichen Modernisierung des Fahrkartenverkaufs wirksam. Ende 1984 werden auf rund 200 Bahnhöfen, wo mehr als 500 Fahrkarten pro Tag verkauft werden, insgesamt 600 mikrorechnergesteuerte Schalterverkaufsgeräte vorhanden sein. Dadurch wird für die Fahrkartenverkäufer die Arbeit beträchtlich erleichtert. Für die Reisenden entstehen wesentlich kürzere Wartezeiten. Inzwischen ist die erste rechnergestützte Dispatcherzentrale zur Leitung und Überwachung des Eisenbahnbetriebes übergeben worden. Auf Farbbildgeräten überwachen nur zwei Dispatcher einen 280 km langen Streckenabschnitt. Das Fazit: beträchtliche Reduzierung der Verspätungen und der überflüssigen Halte, aber vor allem die Senkung des Energieverbrauchs. Die Streckendurchlaßfähigkeit wurde erhöht. Schritt für Schritt wird dieses Dispatchersystem erweitert.

Ebenso wichtig ist die Einführung der Robotertechnik. Werktätige von körperlich schwerer und gefährlicher Arbeit zu entbinden, ist dabei das Hauptanliegen. Roboter steuern inzwischen die Kalientladung im Überseehafen Wismar. Auf einigen Rangierbahnhöfen sind Roboterkomplexe zur mikrorechnergesteuerten Gleisbremsung eingesetzt. Hemmschuhleger wurden überflüssig. Neu sind auch durch Roboter gesteuerte Elektroschlepper. Seit einiger Zeit erleichtern und beschleunigen sie den Stückgutumschlag auf dem Berliner Ostgüterbahnhof. Durch Inbetriebnahme eines Schweißroboters konnte der Neubau von Güterwagen im Raw „Einheit" Leipzig gesteigert werden.

Nach wie vor kommt der Eisenbahn auch im Personenverkehr eine besondere Bedeutung zu. Das betrifft den Nah-, als auch Fernverkehr. Beides wird künftig weiter ausgebaut, wobei Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit zu verbessern sind. Neue leistungsfähige Reiseverkehrsanlagen haben zur spürbaren Verbesserung des Reiseverkehrs in der Hauptstadt der DDR, Berlin, geführt. Auf den Bahnhöfen Berlin-Lichtenberg und Flughafen Berlin-Schönefeld kann sich ein jeder davon überzeugen. Eine größere Anzahl von Reisezugwagen, die das Raw Halberstadt für die DR baut, machen das Reisen angenehmer. Die Lieferung neuer Speisewagen und Doppelstockwagen steht unmittelbar bevor.

Große Aufgaben muß auch der Städtische Nahverkehr übernehmen. Dabei hat der Ausbau elektrisch betriebener Nahverkehrsmittel einen hohen Stellenwert.

Bestehende Straßenbahnnetze werden erweitert. Gleiches trifft für den Obus zu. Natürlich müssen Bauvorhaben volkswirtschaftlich gerechtfertigt sein, und unsere Kapazitäten müssen das ermöglichen. Wo sich eine größere Investition zur Einrichtung fahrdrahtgebundener Nahverkehrsmittel nicht nach angemessener Zeit amortisieren kann, wird der Kraftomnibus weiterhin fahren. Das wird in verschiedenen Klein- und Mittelstädten der Fall sein.

In unserem Land gibt es rund 640 Stadtbuslinien, 170 Straßenbahnlinien, sechs Obuslinien und zwei U-Bahnlinien. Hinzu kommen die Berliner S-Bahn und die Schnellbahnen in Leipzig, Halle (Saale), Dresden, Magdeburg, Rostock und Erfurt. Durchschnittlich 11,3 Millionen Personen werden am Tag von Nahverkehrsmitteln befördert. Jeder Bürger legt täglich 8,7 km mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurück. Die Personenbeförderung ist seit mehreren Jahrzehnten mit stabilen, zugleich niedrigen Fahrpreisen und großzügigen Ermäßigungen selbstverständlich. Diese Tarifgestaltung ist ein wesentlicher Bestandteil der Sozialpolitik der DDR. 3,6 Milliarden Mark werden aus dem Staatshaushalt im 35. Jahr des Bestehens unserer Republik zur Stützung der Fahrpreise bereitgestellt. Allein für den Städtischen Nahverkehr sind das jährlich pro Bürger 50 Mark.

Die Aufgaben, die das Verkehrswesen in den nächsten Jahren zu leisten hat, werden zunehmend anspruchsvoller. Sie zu erfüllen, ist eine wichtige Voraussetzung für die weitere ökonomische und politische Stärkung unseres Landes. *wdm.*

Leser meinen ...

Filmvorführungen im Obw

Die neuen Ideen und Vorstellungen aus dem Wettbewerbsprogramm 1984 in die Tat umzusetzen, war ein Ziel des Treffens der Modellbahnfreunde der ZAG 4/2 Erfurt und der Neudietendorfer AG 4/22 im Oberbauwerk (Obw) Neudietendorf. Waren bisher Besichtigungen von Reichsbahnausbesserungswerken oder Bahnbetriebswerken geplant, schlugen die Freunde der ZAG 4/2 zu diesem Treffen einmal etwas Neues vor. Erster Programmpunkt: Filmvorführungen durch den Kollegen Intrau aus dem Obw Neudietendorf. Der Kollege zeigte uns die Filme „Uns gehören die Schienenwege", „Mein Herz der Eisenbahn", „Traktion mit Tradition" (Colorfilm), einen Filmstreifen über das Berufsleben eines Fahrdienstleiters und den Eisenbahnfilm, der anläßlich des 25. Jahrestages der DDR gedreht wurde. Filme also, in denen überwiegend historische Dampfloks, u. a. Szenen mit der 03 001 und 62 015, zu sehen sind.
Zweiter Programmpunkt: Besichtigung der Langschienenanlage des Obw. Die Kollegen erläuterten uns die Technologie des Schienentransportes und das Schienenschweißen sowie das Abschroten der Schweißwulst mit einer hydraulischen Abgratmaschine. Dritter Programmpunkt: Diskussion, Erfahrungsaustausch. Dieses Zusammentreffen der Modellbahnfreunde war lehrreich, sind doch viele Freunde dabei, die nicht bei der Eisenbahn tätig sind.
E. Heinemann, Gotha

Leser schreiben ...

Kniefall vor der Eisenbahn

1975, kurz vor der Stillegung der Eibenstocker Steilstrecke passierte etwas, was ich mein Leben lang nicht vergessen werde. Wir ackerten auf der Baustelle Eibenstock. Talsperrenbau! Mit den Tiefbauarbeiten kamen wir gut voran. Eines Morgens war wieder Rapport beim Bauleiter, und damit kam alles ins Rollen.
„Du, Kollege, was wir brauchen, ist eine Idee", sagte der Chef zu mir, denn er wußte, daß ich dafür zu haben war. „Worum geht's?"
„Siehst du die Eisenbahnstrecke", und deutete auf den Lageplan, „die von Eibenstock unterer Bahnhof nach Eibenstock oberer Bahnhof. Sie liegt uns im Wege, denn unsere Baufahrzeuge müssen rüber, um den Aushub auf der anderen Seite abzukippen. Alles klar?"
Klar! Betrieb unterbrechen ging nicht, zu meiner Zeit fuhren dort noch Züge. Also ein Behelfsübergang aus Altschwellen anlegen. Da hätte der Alte auch selbst drauf kommen können.
Wenig später rollten die ersten Baufahrzeuge über unseren provisorischen Bahnübergang, und ein wenig stolz blickte ich den Fahrzeugen nach. Hätt' ich bloß geahnt, was auf mich zukommen sollte. Plötzlich ließ mich der Chef rufen. Will mich loben der Alte, soll mir recht sein, dachte ich und rannte, was das Zeug hielt. „Gut gemacht Junge, das war Initiative!" Ich wollte gerade gehen, als er mich zurück rief. „Ist doch deine Arbeit, dein Verdienst, willste doch dranbleiben?" „Klar Chef."
„Ja, da wäre dann noch was. An den Reifen der Fahrzeuge klebt doch allerhand Erde, fetter Lehm."
„Ist doch klar, bei den Profilen."
„Aber dieser Dreck bleibt hauf-dick auf den Schienen."
„Na und?"
„Mensch kapier doch. Bei diesem fetten Dreck wird der Reibwert zwischen Rad und Schiene gleich Null."
„Unsere Autos stört das nicht, Chef."
„Nee, aber denk' doch mal an die Eisenbahn. Das ist 'ne Steilstrecke hier. Bei der Talfahrt blockieren die Räder, und bei der Bergfahrt schleudern die Treibräder, und der Zug läuft Gefahr, liegen zu bleiben. Begriffen?"
„Dann muß man den Dreck eben einfach wegkratzen."
„Ausgezeichnet Kollege, blendende Idee. Hol' dir bei Lottchen 'nen Eimer und 'ne große Bürste und schruppe den ganzen Schmodder von den Schienen."
Da lag ich nun im wahrsten Sinne des Wortes auf den Knien und schruppte tagein, tagaus. Nach jedem Baufahrzeug. Und immer wieder Beifall von den Fahrern, weil doch die Schienen so schön glänzten!
Nach einem Bericht von E. Kretschmar, Karl-Marx-Stadt

„me" dankt ...

Resümee über den 15. Solibasar auf dem Alex

Der Solidaritätsbasar der Journalisten auf dem Berliner Alexanderplatz war auch in diesem Jahr einmal mehr Beweis für den großen Stellenwert, den die Solidarität in unserem Lande einnimmt.
Jung und alt waren am 31. August 1984 dabei, nahmen teil an Versteigerungen, spendeten, kauften Lose, Kalender, Plakate und vieles andere mehr. Auch am Stand des transpress-Verlags war der Andrang wieder groß. Kollegen aus den Redaktionen „Der Deutsche Straßenverkehr", „Fahrt frei", die Modellbahnfreunde der AG 1/13 „Weinbergsweg" und die Kollegen der Redaktion „modelleisenbahner" hatten alle Hände voll zu tun. Großartige Spenden aus allen Teilen unserer Republik waren uns zugesandt worden! Ob PIKO-Güterwagen, Reisezugwagen in der Nenngröße TT, Malbücher für unsere Kleinen, Kalender, Broschüren über Sonderfahrten, Diaserien von den Rügenschen Kleinbahnen, Poster oder die vielen Lokfotos; alles war gefragt. Der transpress-Verlag konnte auch in diesem Jahr einen großen Betrag für die Solidarität abrechnen.
Wir möchten uns bei den vielen Helfern, die hinter den Kulissen gearbeitet haben, recht herzlich bedanken, insbesondere aber bei den Kollegen Scheere und Eisold von der Dienstplangemeinschaft Ritter und der Kollegin Schneider aus der Materialwirtschaft des Bw Eberswalde, den Modellbahnfreunden Otto Haak (Stahnsdorf), Horst Piehler (Hoyerswerda), Klaus-Dieter Kluck (Magdeburg), Herbert Titze (Berlin), den AG 7/32 Stendal, AG 3/2 „Müglitztalbahn" Heidenau, AG 4/19 „Elstertalbrücke" Greiz, AG 1/25 „Gruppe Kleinserie" Berlin, AG 4/28 Sonneberg, AG 5/21 Göhren, dem Bezirksvorstand des DMV Berlin, den AG 8/9 „Freunde der Eisenbahn" Rostock, AG 3/42 Marienberg, AG 1/52 Berlin und den Kollegen der Pioniereisenbahn Görlitz.
Alle haben Hervorragendes zum 35. Jahrestag unserer Republik geleistet, in ihrer Freizeit Modelle gebaut, Souvenirs zusammengestellt und uns zugesandt.
Der Solibasar zeigte wiederum, wie eng sich unsere Leser mit ihrer Zeitschrift verbunden fühlen.

me

Leser fragen ...

Foto vom „Blauen Bock" gesucht

Ich möchte mich mit einer Bitte an die Leser des „me" wenden. Seit langem suche ich ein Foto von dem Beiwagen des in Eisenbahnerkreisen genannten „Blauen Block". Er verkehrte auf der Kursbuchstrecke 118, also zwischen Mahlow und Blankenfelde. Inzwischen ist dieses Gespann, bestehend aus einer Diesellok der BR 101 und Beiwagen, durch einen Triebwagen der BR 172 abgelöst worden.
Mich würden unter anderem Herkunft und Verbleib des Beiwagens interessieren. Hinweise dazu bitte an die Redaktion.
T. Hoyer, Mahlow

Bitte helfen Sie uns!

Wer besitzt ein Farbfoto oder -dia von einer stromlinienverkleideten Lok der Baureihe 01.10 oder 03.10 in grüner Farbgebung? Es gibt noch etliche Eisenbahnfreunde, die diesen Farbanstrich bestätigen können. Eine derartige Aufnahme wird dringend benötigt. Zuschriften bitte direkt an die Redaktion.
me

Versandgut nicht vergessen!



Aufgenommen in Teutschenthal von H. Horack, Halle-Neustadt

Wolfgang Faust, Dresden

1



2



1 243 001 am 10. März 1984 im Dresdner Hbf.
2 243 001 am 24. März 1984 mit D 913 im Bahnhof Dresden-Neustadt

Fotos: Verfasser

Die neue Ellok in der Betriebserprobung

Mit der seit einigen Jahren bei der Deutschen Reichsbahn rasant fortschreitenden Elektrifizierung wächst auch der Bedarf an modernen, energiesparenden und vielseitig einsetzbaren elektrischen Triebfahrzeugen. Aus diesem Grund entstand die Forderung, Nachfolgebaureihen für die ab 1961/62 hergestellten Loks der BR 211/242 zu bauen.

Auf der Leipziger Frühjahrsmesse (LFM) 1982 wurde nach nur 15monatiger Entwicklungszeit die BR 212/243 erstmalig der Öffentlichkeit vorgestellt (s. a. (1)).

Nachdem das Vorserienfahrzeug, die 212 001, auf der LFM 1982 der Öffentlichkeit präsentiert worden war, gelangte die Maschine zunächst zur Vorserien-Erprobung nach Weißenfels. Sie wurde von dort vor planmäßigen Schnellzügen nach Erfurt bzw. Leipzig eingesetzt (siehe auch Titelbilder der Hefte 11/82 und 11/83 des „me").

Ziel dieses Tests war die gründliche Erprobung und Prüfung der einzelnen Aggregate, insbesondere der völlig neuentwickelten Steuer- und Informationselektronik.

Interessierten Eisenbahnfreunden wurde die Lok am 15. Mai 1983 anläßlich einer Sonderfahrt, organisiert vom Bezirksvorstand Halle des DMV der DDR, vorgestellt. Besonders reizvoll war dabei natürlich die besondere Farbgebung.

Mitte 1983 fand im Raw Dessau dann die Probezerlegung der 212 001 statt. Nach einigen baureihenbedingten Getriebeänderungen verließ die nunmehr als 243 001 bezeichnete Maschine im Oktober 1983 das Raw und wurde wiederum einer gründlichen Erprobung unterzogen. Im Rahmen einer Prüfung unter Alltagsbedingungen war die Lok vom 7. März bis zum 29. März 1984 dem Bw Dresden zugeordnet. Diese zentral gelegene Dienststelle der DR ist eine Drehscheibe des Lokeinsatzes im gesamten elektrifizierten Streckennetz der Rbd Dresden sowie angrenzender Reichsbahndirektion und beheimatet rund 90 Loks der Baureihen 211, 242 und 250.

Hier müssen u. a. Elloks für den Schnellzugdienst nach Berlin und Bad Schandau bereitgehalten werden. Die derzeit dafür teilweise noch eingesetzten Loks der BR 211 sollen bis Ende 1984 durch die Zuführung von etwa 10 Maschinen der BR 243 mit ihrer Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h abgelöst werden.

Mit dem ab November geplanten Einsatz der BR 243 werden dann die freiwerdenden Loks der BR 211 anderen Bahnbetriebswerken zugeordnet.

Der Einsatzplan der 243 001 für die dreiwöchige Erprobungszeit in Dresden war recht vielfältig konzipiert. Die Lok wurde vorwiegend in leichten Plänen der BR 250 (Schnellzugdienst) und in Güterzugplänen der BR 242 verwendet. Der Umlaufplan gliederte sich in zwei Abschnitte. Bis zum 22. März war die Lok vorwiegend in Richtung Karl-Marx-Stadt/Reichenbach, ab 23. März auf den Relationen nach Berlin und Bad Schandau im Einsatz. Der zweite Abschnitt bestand aus reiner Reisezugbespannung, während im ersten Teil gemischter Dienst gefahren wurde. Am 29. März verließ die Lok Dresden und wurde kurzfristig auf dem Diagnosestand in Zwickau überprüft, bevor sie wieder zur Rbd Halle kam.

Nur einen einzigen Ausfall gab es während der Erprobungszeit: Bei der Einfahrt in den Bahnhof Bad Schandau fiel eine Umformersicherung aus. Dieser Schaden konnte aber sofort behoben werden. Ansonsten bewährte sich die Maschine im täglichen harten Betriebsdienst gut.

Dem aufmerksamen Beobachter fiel auf, daß sich auf dem Führerstand der Maschine in der Regel drei bis vier Eisenbahner aufhielten. Zum einen waren dies der verantwortliche Erprobungslokführer und dessen Beimann. Andererseits fuhren oft Fachleute vom Institut für Eisenbahnwesen auf der Lok mit, um u. a. eine Indusi-Anlage, den Zugfunkverkehr auf der Strecke nach Bad Schandau, in den auch die 243 001 einbezogen war, zu testen.

Außerdem wurde die Erprobungszeit auch dafür genutzt, die Lokführer mit der Technik der Maschine vertraut zu machen. Ebenso hatten Triebfahrzeuginstandsetzer Gelegenheit, die Baugruppen und Aggregate der Lok kennenzulernen.

Bereits während der Erprobung 243 001 wurde die Serienfertigung aufgenommen. Voraussichtlich werden 1984 noch 25 Lokomotiven an die Deutsche Reichsbahn ausgeliefert.

Quellenangaben

(1) Köhler, G.: Neuentwickelte Ellok BR 212/243 „modelleisenbahner", Berlin 31 (1982) 7, S. 4–7
(2) Informationen aus dem Rba und Bw Dresden

Dipl.-Ing.-Ök. Frank Ebert, Berlin

Bghw-Wagen werden rekonstruiert

Im Raw Halberstadt wurden von 1967 bis 1977 vierachsige Mittelgangwagen mit zwei Großraumabteilen in größeren Stückzahlen mit den Gattungsschlüsselnummern (GSNR) 2805, 2815 und 2855 (alte Stammnummer 260) für die DR hergestellt. Sie bilden auch heute noch einen wesentlichen Bestandteil des Reisezugwagenparks der DR.

Um diese Fahrzeuge auch künftig so rationell wie möglich einzusetzen, ist eine Modernisierung unumgänglich.

Ende 1983 entstand daher in einer Kooperationsgemeinschaft der Reichsbahnausbesserungswerke Potsdam und Halberstadt das erste Muster eines rekonstruierten 18,7-m-Mittelgangwagens, der zur betrieblichen Erprobung an das Bahnbetriebswagenwerk Halberstadt übergeben wurde. Mit der Serienfertigung soll 1986 begonnen werden.

Das Raw „Erwin Kramer" Potsdam baut die Fahrzeuge aus, das heißt, hier werden die Rohbauwagenkästen gestrahlt, die Drehgestelle vom Typ Görlitz V auf- bzw. umgearbeitet sowie mit einem Rostschutzgrundanstrich versehen. Im Raw Halberstadt erfolgen der generelle Tausch der Seitenwände, die Erneuerung des Sickenfußbodens und der Aufbau des Wagens mit aufgearbeiteten Sitzgestühl, neuen Fenstern u. ä. Nach der Rekonstruktion erhalten die Wagen die GSNR 2812.

Die Vorteile gegenüber einem Neubau liegen auf der Hand: Pro Wagen werden rund 7 t Walzstahl und 1,4 m³ Schnittholz eingespart, der Reisekomfort verbessert, die statische Festigkeit durch die neuen Seitenwände und den Sickerfußboden erhöht und damit der betriebssichere und verkehrswerbende Einsatz über Jahre ermöglicht.

Vom Grundriß her ergeben sich folgende Veränderungen: die beiden Großraumabteile werden ausgetauscht, so daß das Nichtraucherabteil mit 40 Plätzen an den großen Vorraum, am Nichthandbremsende (NHBrE), und das Raucherabteil mit 24 Plätzen an den kleineren Einstiegraum (am HBrE) anschließt. Die Pendeltür als Verbindung zwischen beiden Großräumen sowie die Schiebetüren als Abschluß zum Vor- bzw. Einstiegraum werden beibehalten. Das trifft im wesentlichen auch auf das Sitzgestühl, die Gepäck- und Schirmraufen zu.

Zu den neuen Baugruppen gehören.

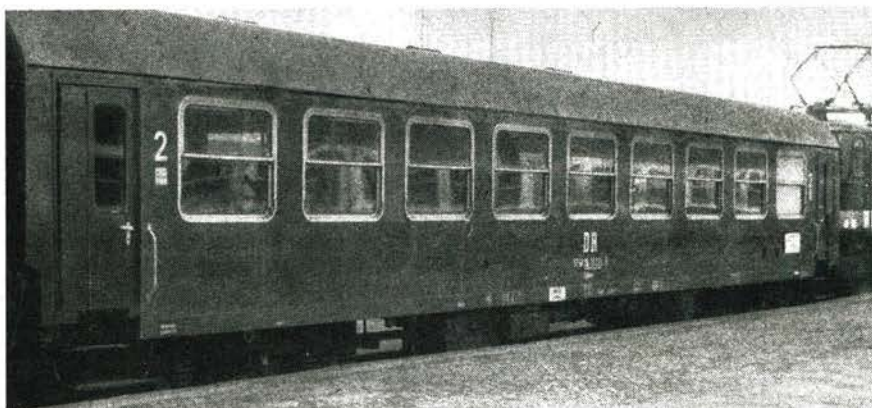
- die Übersetzfenster, eingesetzt anstelle der bisherigen Klappfenster,
- der Fußboden aus Spanplatten,
- die Sanitäreinrichtung analog der des 26,4-m-Mittelgangwagens Bauart Halberstadt (GSNR 215, 2130, 2140, 2145 und 2170),
- das vereinheitlichte Schaltgerüst mit einer Beleuchtungsfernschaltanlage für den gesamten Zug,
- die Türschließ- und Türblockiereinrichtung (TSE/TBE) und
- die Innenverkleidung aus Sprelacart.

Die Drehgestelle werden auf Einklotz-Bremse mit Schwerpunktaufhängung umgerüstet, und mit dem Umbau auf versetzte Federspindel entfallen die Achsstoßdämpfer.

Zusätzlich zur Hauptluftleitung erhalten die Wagen die Hauptluftbehälterleitung und die zur Betätigung der TSE und der Fernschaltung der Beleuchtung notwendige zwölfadrige Durchgangsleitung.

Die Reisezugwagen besitzen sowohl Dampf- als auch elektrische Heizungen (1000 V, 15 bis 51 Hz). Die einfach verlegte Zugsammelschiene läßt Dauerstromstärken bis 600 A bei −20 °C zu. Für die Regelung der Dampfheizung kommen anstelle des bisher verwendeten I-Reglers ein Dampf-P-Regler sowie elektronische Temperaturregler und Magnetventile zum Einsatz.

Die autonome Energieversorgung soll vom Gleichstromgenerator mit Kardanantrieb auf einen kontaktlosen Drehstromgenerator mit Gleichrichter und elektronischem Feldregler (Leistung von 4,5 kW) umgerüstet werden. Die Batteriekapazität beträgt 375 Ah. Für die Beleuchtung, die den Bedingungen des UIC-Merkblattes 555 entspricht, sind Leuchtstofflampen, die über statische Einzelwechselrichter starterlos gespeist werden, vorgesehen. Die Funktionskontrolle der in den Stirnwänden dichtschließenden installierten elektrischen Zugschlußleuchten ist vom jeweiligen Einstiegraum über Lichtleitkabel möglich.



Der erste rekonstruierte Bghw-Wagen, aufgenommen am 12. März 1984 im Leipziger Hauptbahnhof. Rechts außen ist die Halterung für die Wagenlauf- und Ordnungsnummernschilder zu erkennen. Deutlich sichtbar sind die neuen Übersetzfenster.
Foto: K. Brust, Dresden

Die Wagen besitzen eine geteilte Zugvorrichtung 2 × 200 kN, Hülsenpuffer mit nichtdrehbarem Stößel und einer Endkraft von 320 kN.

Die Übersetzfenster bieten eine lichte Durchsichtsbreite von 1200 mm und eine lichte Durchsichtshöhe von 950 mm. Die Durchlaßhöhe im oberen beweglichen Teil beträgt 400 mm. Die Fenster sind mit Doppelscheiben und die Wagenkasten außen mit einer Halterung für die Wagenlauf- und Ordnungsnummernschilder gemäß RIC, Blatt 3 a, sowie Signalstützen entsprechend UIC-Merkblatt 532 ausgerüstet.

Da die Wagen nicht mehr für einen internationalen Einsatz vorgesehen sind, erhalten sie nur noch den Austausch-Kode „50". Es entfällt somit das „MC"-Zeichen im Anschriftenbild sowie das „Kreuz" im RIC-Raster.

Das Dach des Reisezugwagens ist rehbraun, die Seiten- und Stirnwand sind chromoxydgrün.

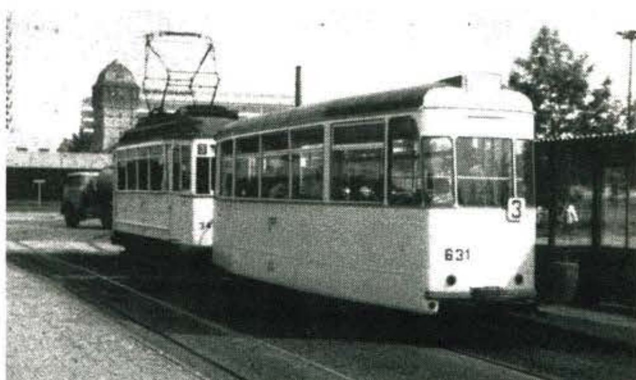
Neben der Fertigung von Sitzwagen ist auch die Produktion von Sitz-/Gepäckwagen mit Seitengang sowie von Steuer- und Leitungswagen für den Wendezugbetrieb vorgesehen.

Technische Daten

Spurweite	1 435 mm
Länge über Puffer	18 700 mm
Länge des Wagenkastens	18 400 mm
Drehzapfenabstand	12 200 mm
Breite des Wagenkastens	2 900 mm
Höhe über Dachblech von SO (unbelastet)	3 930 mm
Laufkreisdurchmesser	1 000 mm
Höchstgeschwindigkeit	120 km/h
kleinster befahrbarer Krümmungshalbmesser, gekuppelt	150 m
Eigenmasse bei 50 % Wasservorrat	28,2 t

Gotha-Wagen auf 925-mm-Spur

Einer Verjüngungskur wird gegenwärtig der Beiwagenpark der schmalspurigen Straßenbahn in Karl-Marx-Stadt unterzogen. Als Ersatz für einen Teil der Beiwagen der Baujahre 1928/29 gehen jetzt Einrichtungsbeiwagen vom Typ B 2 in Betrieb. Die Fahrzeuge wurden von den Verkehrsbetrieben in Halle und Leipzig übernommen und müssen den speziellen Bedingungen in Karl-Marx-Stadt angepaßt werden: Umspurung auf 925-mm-Spur, Einbau der traditionellen Uerdinger Ringfederkupplung, Dosen für die Kabelkupplung, Veränderung der Kleinspannungsanlage. Sie sind als sogenannte Schlußwagen konzipiert und verfügen nur an der vorderen Stirnwand über eine elektrische Kupplung. Anläßlich des Tages der Werktätigen des Verkehrswesens gingen am 10. Juni 1984 die ersten zwei Beiwagen mit den Betriebsnummern 631[II] (ex Halle 404) und 632[II] (ex Leipzig 938) in den Verkehrseinsatz. Sie präsentieren sich zusammen mit denen einer Hauptuntersuchung unterzogenen Triebwagen des Baujahres 1928/29 in frischem Lackanstrich.



Text: H. Matthes, Karl-Marx-Stadt
Foto: J. Hofmann, Karl-Marx-Stadt

Magdeburg: Neue Straßenbahnstrecke eröffnet

Am 27. April 1984 wurde in Magdeburg vorfristig eine neue Straßenbahnstrecke nach Neu-Olvenstedt – hier entsteht das jüngste Neubaugebiet der Elbestadt – eröffnet.
Anläßlich der feierlichen Inbetriebnahme dieser Strecke war ein Fahrzeugkorso, bestehend aus historischen Fahrzeugen (Bücherwagen 124 II, Lore 760[II] und Hechtwagen 70[II]) sowie modernen Tatra-Großraumzügen aus der letzten Lieferung, zu bewundern. 5000 Magdeburger, aber auch zahlreiche Nahverkehrsfreunde aus nah und fern waren zu diesem Anlaß nach Neu-Olvenstedt gekommen.
Für diese Strecke mußten 40 000 m^3 Erdmassen bewegt und etwa 10 000 m^3 Schotter eingebaut werden.
Befahren wird die neue Strecke vorerst nur von der Linie 12, die mit fast 16 km wieder die längste Linie in Magdeburg ist. Die Fahrzeit von Westerhüsen bis Olvenstedt beträgt 46 Minuten.

Text und Foto: I. Pauke, Magdeburg



Schweriner Straßenbahnnetz erweitert

1



2



Am 7. April 1984 wurde die 2,3 km lange Neubaustrecke vom Zentrum des Neubaugebietes Großer Dreesch zur Hegelstraße feierlich eröffnet (Abb. 1). Da die gesamte Trasse ohne Straßenberührung verläuft und im K-Oberbau ausgeführt entstand, war der Einsatz von Gleisbaumaschinen der Deutschen Reichsbahn möglich. So kamen im Januar und Februar 1984 die GSM 82 (Typ VKR 06), die GRM 81 (Typ AL 203) und der SFV 81 (Typ VDM 800) der österreichischen Firma Plasser & Theurer des Oberbauwerkes Bützow zum Einsatz (Abb. 2). Dadurch konnten alle Stopf- und Richtarbeiten vorfristig beendet werden. Zur Deckung des erhöhten Fahrzeugbedarfs trafen Anfang dieses Jahres 16 Tatra-Triebwagen T3D (Nr. 401 bis 416) und 8 Beiwagen B3D (Nr. 351 bis 358) aus Prag in Schwerin ein.
An der neuen Schnellstraßenbahnstrecke befinden sich zwei Haltestellen. Auf der neuen Trasse verkehren z. Z. die Linien 2 und 3. Mit Inbetriebnahme dieser Strecke hat die Schweriner Straßenbahn eine Länge von 22 km, davon sind mehr als 60 % als Schnellstraßenbahn ausgebaut.

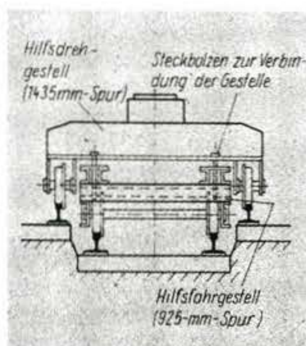
Text: H. Rex u. K. Groppa, Schwerin
Fotos: H. Rex, Schwerin

Huckepackverkehr in Karl-Marx-Stadt





Das Vorhandensein mehrerer Gleisspurweiten zwingt mitunter zu technisch einmaligen Lösungen, die verblüffend einfach sind. Vor einer derartigen Situation stand 1977 der VEB Nahverkehr Karl-Marx-Stadt.
Die Straßenbahn-Hauptwerkstatt war bis Anfang dieses Jahres nur mit dem 925-mm-spurigen Schmalspurnetz verbunden. Die moderne regelspurige Straßenbahn ist im Stadtkern, wo beide Spurweiten tangierten, noch etwa 2,5 Kilometer von der Hauptwerkstatt Kappel entfernt.
Die Notwendigkeit, die Wagenkästen der 2,5 m breiten Tatra-Fahrzeuge zur Ausführung von Hauptuntersuchungen und mittleren Instandsetzungen nach dort zu überführen, ließ die im folgenden beschriebene Verfahrensweise praxiswirksam werden:
Wo im Stadtzentrum die Gleise des Schmal- und Regelspurnetzes sich am nächsten liegen, wurde mit zwei stumpf endenden Gleisen eine Übergabestelle geschaffen. Das Schmalspurgleis liegt dort zwischen den Fahrschienen des Regelspurgleises, jedoch diesem gegenüber abgesenkt. Der zu überführende Tatra-Wagenkasten erhielt im Betriebsbahnhof anstelle seiner regulären Drehgestelle Hilfsdrehgestelle und wurde so bis zur Übergabestelle geschleppt. Hier standen dann schmalspurige Hilfsfahrgestelle bereit, die durch Steckbolzen mit jeweils einem Hilfsdrehgestell verbunden werden mußten.

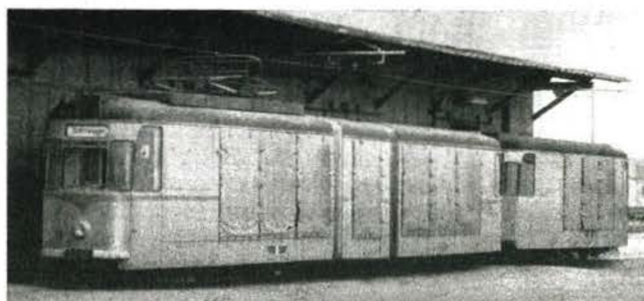


Den weiteren Schlepp übernahm ein Schmalspur-Triebwagen. Dabei fuhren zwangsläufig die schmalspurigen Hilfsfahrgestelle aus dem abgesenkten Gleis heraus und drücken die Drehgestelle senkrecht nach oben, so daß letztere vom Regelspurgleis abgehoben wurden.
Die Verbindung beider aufeinander liegenden Gestelle war nunmehr nur kraftschlüssig.
Dabei verblieben die Wagenkästen auf der Gestellkombination, da auch innerhalb der Hauptwerkstatt alle Gleise noch die 925-mm-Spur besitzen.
Die Rückführung instandgesetzter Wagenkästen erfolgte in analoger Weise.
Die Aufarbeitung der Original-Drehgestelle erfolgte separat, das heißt, im Betriebsbahnhof wurden die Drehgestelle als Austauschbaugruppe aus- bzw. eingebunden und als Stückgut per Lkw zur Aufarbeitung transportiert.
Die schmalspurige Betriebsstrecke zur Hauptwerkstatt Kappel mußte Anfang 1984 abgetrennt werden, weil die bisher dafür genutzte Straße rekonstruiert wird. Notwendige Überführungsfahrten erfolgen jetzt mit Tieflader und Zugmaschine.
Die beschriebene Übergabetechnologie erfolgt jetzt nur noch innerhalb des Betriebsgeländes der Hauptwerkstatt, allerdings nur solange, bis dieses Objekt an das regelspurige Gleisnetz angeschlossen ist.

Text, Fotos und Zeichnung: H. Matthes, Karl-Marx-Stadt

Billiger und umweltfreundlicher auch in Erfurt

Ausgehend von der Forderung, Kraftstoff durch die Verlagerung der Gütertransporte von der Straße auf die Schiene einzusparen, wurden auch im VEB Erfurter Verkehrsbetrieb Überlegungen zu diesem Thema angestellt.
Bereits im September 1982 fand der Probebetrieb mit einem für den Gütertransport umgebauten Beiwagen (Nr. 17) statt. Als Triebwagen wurde ein Arbeitswagen eingesetzt. Durch die günstige Lage des VEB Robotron Optima Büromaschinenwerk Erfurt zum Bahnhof Erfurt Nord konnte das vorhandene Schienennetz für den Gütertransport von Büroschreibmaschinen zum Bahnhof genutzt werden. Ein 100 m langes Anschlußgleis zur Rampe des am Nordbahnhof befindlichen Güterschuppens als Abzweig von der Straßenbahn-Endschleife Erfurt Nord sowie eine Verladerampe an der Straßenbahn-Wendeschleife der Linie 11 am Lauentor (vor den Toren des Optima-Büromaschinenwerkes) werden die mechanischen, elektrischen und elektronischen Büroschreibmaschinen in Kartonagenverpackung mit innerbetrieblichen Transportmitteln zur Verladerampe an der Wendeschleife befördert. Der bisher von Lkw bewältigte Transport zum Güterbahnhof Erfurt Nord übernimmt nun die Straßenbahn.
Mittlerweile gehört der Gütertransport in den betriebsarmen Nachtstunden zum planmäßigen



Verkehr auf den Straßenbahnschienen der Stadt Erfurt.
Der dafür eingesetzte Gelenkzug, bestehend aus dem umgerüsteten Gothaer Gelenktriebwagen G 4 (Wagen-Nr. 21) im Anhängerbetrieb mit dem umgebauten Beiwagen B2 Nr. 17, bewältigt jeweils 21 Tonnen und fällt durch seine orangefarbige Lackierung sowie die mit Planen verschlossenen beidseitigen großen Ladeöffnungen auf (siehe Abb. – diese Aufnahme entstand am Güterschuppen des Bahnhofs Erfurt Nord). 70 000 Schreibmaschinen vom Optima-Büromaschinenwerk wurden im vergangenen Jahr per Straßenbahn befördert. Für die Lösung dieser Aufgaben bildete man sieben Büromaschinenwerker als Straßenbahn-Triebwagenführer aus.

Text und Foto: M. Hobe, Erfurt

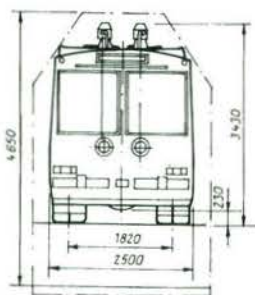
Wolf-Dietger Machel (DMV), Potsdam

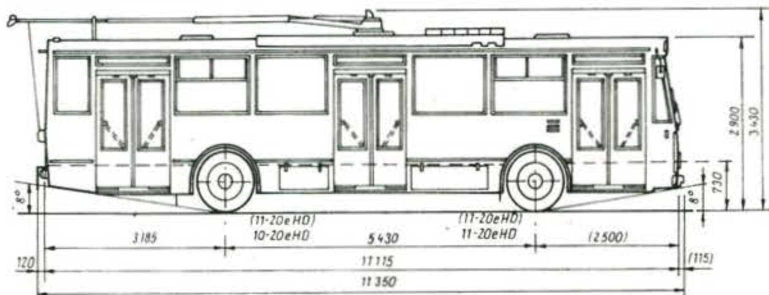
14 Tr – ein neuer Obus von Škoda

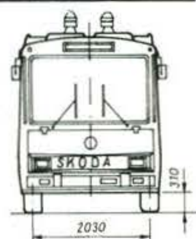
Die Vorteile elektrisch betriebener Nahverkehrsmittel, umweltfreundlich und energieoptimal, wurden von den Verkehrsexperten noch nie so herausgestellt, wie es derzeit der Fall ist. Als in den 60er Jahren flüssige Treibstoffe zu sehr günstigen Preisen erhältlich waren, orientierte man vielfach auf den verstärkten Ausbau des Kraftomnibusverkehrs. Das betraf auch unser Land und hier vor allem den Obus. So wurde bis 1977 in 8 von 11 Städten der DDR der Obusbetrieb durch Kraftomnibusse ersetzt. Eine Ursache für diese Entwicklung bestand insbesondere darin, daß die meisten Verkehrsbetriebe neben dem Obus auch KOM einsetzten, und die Unterhaltung beider Verkehrsmittel in einer Werkstatt als zu aufwendig galt. Das rasante Ansteigen der Preise für flüssige Brennstoffe auf dem Weltmarkt, hervorgerufen durch Krisenerscheinungen in den kapitalistischen Ländern, erforderte, die Bedeutung des Obusses im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) völlig neu zu überdenken(1). Daraus schlußfolgernd, stand bereits Ende 1980 fest, daß die noch vorhandenen drei Obusbetriebe in Eberswalde, Potsdam und Weimar auch künftig erhalten bleiben.
Allerdings konnten die vorhandenen Škoda-Fahrzeuge vom Typ 9 Tr nur noch befristet eingesetzt werden, da sie zu diesem Zeitpunkt bereits mehr als 10 Jahre im Betrieb waren (Abb. 5). In Weimar und Potsdam mußten vorübergehend Kraftomnibusse verkehren, weil die betriebsfähigen Obusse nicht mehr für alle Strecken ausreichten.
Als vor rund vier Jahren auf der Budapester Internationalen Messe erstmals ein neuer Gelenk-Obus mit Thyristorsteuerung vom Typ IKARUS-GANZ vorgestellt wurde, erweckte er großes Interesse. 1981 begann in Weimar der Versuchsbetrieb mit diesem Fahrzeug.
Im Škoda-Obuswerk Ostrov nad Ohři entstand ebenfalls ein neuer, thyristorgesteuerter Obus, der 14 Tr. Hiervon gelangte ein Nullserienfahrzeug wiederum nach Weimar zur Erprobung.

Technische Daten ausgewählter Obusse

	9 Tr	14 Tr	15 Tr	IKARUS-GANZ
Länge (mm)	11 000	11 350	17 360	16 500
Masse (t)	8,99	9,00	15,80	14,28
Besetzbarkeit (Personen)	100	100	146	≈ 140
Reihenschlußmotore	1	1	2	2
Achsen	2	2	3	3
Federung	Blattf.	Luftf.	Luftf.	...
v_{max} (km/h)	60	65	65	65







Die Versuchsfahrten waren sehr erfolgreich. Ende 1983 und Anfang 1984 wurden die ersten 20 Serienfahrzeuge in die DDR geliefert (Abb. 1 bis 4). Inzwischen bewähren sich diese Obusse in allen drei Städten und sind bei Fahrpersonal und Fahrgästen sehr beliebt. Die wartungsarme und formschöne Karosserie, Thyristorsteuerung und Luftfederung tragen dazu bei. Gegenüber den bisherigen Obussen zeichnet sich dieses Fahrzeug durch ein hohes Beschleunigungsvermögen sowie ein ruckfreies Abbremsen auf niedrige Geschwindigkeiten aus. Die elektronische Steuerung ermöglicht trotz höherer Leistung, den Stromverbrauch in Grenzen zu halten.
Inzwischen entstand ein weiterer neuer Prototyp bei Škoda – der Gelenkobus 15 Tr. Auf der XXV. Internationalen Maschinenbaumesse 1983 in Brno wurde er erstmalig der Öffentlichkeit gezeigt. Neu ist ein elektronisch gesteuerter Regler, der die Stromimpulse auf beide Fahrmotore automatisch überträgt. Verkehrsbetriebe in der Sowjetunion und ČSSR haben großes Interesse am Einsatz dieses Obusses. Ob dieser Typ auch in die DDR geliefert wird, steht allerdings nicht fest. Noch in diesem Jahr werden aber 20 IKARUS-GANZ-Obusse aus der Ungarischen Volksrepublik importiert. Diese Fahrzeuge sollen in Eberswalde, Weimar und Potsdam zur weiteren Modernisierung des Obusbetriebes beitragen.
Gegenwärtig wird geprüft, in welchen Städten der DDR ein Teil des ÖPNV künftig durch Obusse übernommen werden kann. Vorrangig kommen dafür größere Städte infrage, wo derzeit der gesamte Verkehr mit KOM bewältigt wird. Denkbar wäre der Obusbetrieb beispielsweise in Neubrandenburg, Greifswald oder Stralsund.

Doch zunächst sollen die bestehenden drei Obusbetriebe weiter ausgebaut werden. Netzerweiterungen stehen in Eberswalde und Weimar bevor. Hier fahren die Obusse bereits seit 1940 bzw. 1938 und wurden damals als Ersatz für die dort stillgelegten Straßenbahnbetriebe eingerichtet. In Eberswalde lief übrigens noch bis vor kurzem ein Škoda-Obus vom Typ 8 Tr aus dem Jahre 1958. Er wurde inzwischen abgestellt, sollte aber unbedingt für die Nachwelt erhalten bleiben, da er das einzige noch vorhandene Exemplar dieser Art ist. Dagegen entstand im Potsdamer Stadtteil Babelsberg das Obusnetz erst nach dem zweiten Weltkrieg. Am 7. Oktober 1949 fuhr hier der erste Obus. 35 Jahre DDR, 35 Jahre Obusbetrieb und 1984 die umfassende Modernisierung des Fahrzeugparks. Ein Jubiläum also, das in dreifacher Hinsicht bemerkenswert ist.

Quellenangaben
(1) Autorenkollektiv: Der Obus – Alternative zur Energieeinsparung Umweltschutz im ÖPNV, Der Modelleisenbahner, Berlin 29 (1981) 4, S. 125–127
(2) Vladimir Švinger: Historischer Überblick der Obusfertigung in den Škoda-Werken, Škoda-Revue, Prag (1979) 4, S. 28–33
(3) Václac Navara: Neuer Obus 14 Tr, Škoda-Revue, Prag (1979) 4, S. 34–38
(4) XXV. Internationale Maschinenbaumesse in Brno, Škoda-Revue, Prag (1984) 1, S. 60 und 61
(5) Torges, G.: 6. Symposium Kraftomnibus-Entwicklung, Kraftverkehr, Berlin 27 (1984) 4, S. 148 und 149

1 Im November 1983 erhielten die Verkehrsbetriebe Potsdam die ersten beiden Obusse vom Typ 14 Tr. Ihnen folgten wenige Wochen später drei weitere Fahrzeuge. Die neuen Obusse erhielten die Nummern 401 bis 405. Die Aufnahme vom Obus 401 entstand Mitte April 1984 an der Karl-Gruhl-Straße in Potsdam-Babelsberg.
2 und 3 Ende Dezember 1983 erhielt auch Eberswalde drei neue Obusse. Mit den Nr. 1 bis 3 (EDV-Nr. 6500 22 6, 6500 23 4 und 6500 24 2) sind sie täglich im Stadtgebiet von Eberswalde-Finow zu sehen. Übrigens gibt es hier noch einen Anhängerbetrieb mit Fahrzeugen des Typs 9 Tr. Sobald Ikarus-Gelenk-Obusse zur Verfügung stehen, wird der Beiwagenbetrieb aufgegeben. Beide Fotos zeigen zwei der neuen 14 Tr-Obusse in Eberswalde.
4 Ebenfalls in Eberswalde, und zwar an der Endhaltestelle Ostende, steht dieser Obus. Dagegen war in Weimar bereits seit November 1982 ein Testfahrzeug im Einsatz (Nr. 00, EDV-Bezeichnung 80 002). In den Monaten Oktober, November 1983 sowie Januar 1984 trafen weitere Fahrzeuge aus der ČSSR, die mit den Nr. 01 bis 11 verkehren, ein. Vor der Zuführung dieser Wagen war nur noch ein betriebsfähiger Obus vom Typ 9 Tr vorhanden, der jetzt in einen Güterobus umgebaut werden soll.
5 In Eberswalde und Potsdam sind nach wie vor noch einige 9 Tr-Fahrzeuge im Einsatz. Eberswalde verfügt über 16 und Potsdam über 4 Obusse dieses Typs. Das Bild vom Obus 31 wurde Anfang März 1984 in der Goethestraße in Potsdam-Babelsberg aufgenommen.
Fotos: 1 und 5 W.-D. Machel, Potsdam; 2 bis 4 T. Iwen, Eberswalde

1



2



3



4



5




modell
eisenbahner
poster
64 007
in Güstrow
Foto: L. Schultz
4
8
64 007
64 007
106 510-1
50 3571-2

Lok-einsätze

Bw Saalfeld, Est Göschwitz
Lokbestand:
41 1025, 41 1125, 41 1130, 41 1150, 41 1180, 41 1182, 41 1225 und 41 1273.
Umläufe:
Plan 1, 1. Tag Sa ab 0.36 Uhr, G an 3.13 Uhr; Jw ab 5.58 (P 6005, Mo–Fr), Ga an 7.19 Uhr; G ab 6.29 Uhr (Sl) nach Ga (Sa, So); Gs ab 10.06 Uhr, Nm an 13.02 Uhr; Lz nach Cb (Wasser/Drehen) und Lz nach Gh; Gh ab 16.21 Uhr, G an 18.05 Uhr; G ab 18.29 Uhr (Sl) nach Od; Od an 20.53 Uhr (Sl).
2. Tag G ab 1.23 Uhr; Js an 1.45 Uhr, anschl. Leerreisezug nach Gh; Gh ab 4.26 Uhr (P 5005, Mo–Sa), Sa an 6.26 Uhr, Sa ab 7.20 (P 5014), Js an 8.30 Uhr, anschl. Lz nach G, anschl. Lzz 6017; Js ab 12.24 Uhr (P 6014, Mo–Fr), Ga an 13.34 Uhr; Ga ab 14.49 Uhr (P 6018, Mo–Fr), G an 15.50 Uhr; G ab 16.27 Uhr, St an 16.50 Uhr; St ab 17.40 Uhr, G an 17.52 Uhr; Js ab 20.36 (P 5039), Sa an 21.42 Uhr.
Plan 2, 1. Tag Cb ab 0.23 Uhr, G an 0.54 Uhr; Js ab 3.24 Uhr, G an 3.37 Uhr; G ab 9.35 Uhr, Cb an 11.35 Uhr; Cb ab 13.02 Uhr, Sa an 14.41 Uhr; Sa ab 17.05 Uhr, G an 19.45 Uhr; Js ab 21.11 Uhr; Sa an 23.05 Uhr;
2. Tag Sa ab 8.08 Uhr; Rsw an 8.19 Uhr; Sa ab 11.00 Uhr, Js an 12.15 Uhr; Js ab 13.00 Uhr, G an 13.12 Uhr, anschl. Lz nach Cb; Cb ab 15.57 Uhr, Sa an 17.31 Uhr; Sa ab 19.23 Uhr, Cb an 22.17 Uhr; Cb ab 22.58 Uhr (5047, Mo–Fr), an Js 23.18 Uhr.
3. Tag Js ab 5.25 Uhr, Sa an 8.05 Uhr; Sa ab 10.09 Uhr, G an 12.45 Uhr; G ab 13.52 Uhr, Sa an 16.13 Uhr; Sa ab 20.54 Uhr (P 5034), Js an 22.15 Uhr, Cb an 22.39 Uhr (Mo–Fr). (Umläufe ohne Zugnummer sind Güterzüge.)
Legende:
Cb – Camburg, G – Göschwitz, Ga – Gera Hbf, Gs – Gera Süd, Gh – Großheringen, Js – Jena Saalbahnhof, Jw – Jena West, Od – Oberndorf (Nähe Kraftsdorf), Nm – Naumburg, Sa – Saalfeld, St – Stadtroda, Rsw – Rudolstadt-Schwarza.
Dre. (Anfang September 1984)

Bw Güstrow
Lokbestand:
44 1152, 50 3517, 50 3525, 50 3569, 50 3571, 50 3652, 50 3668, 50 3675.
Umläufe:
1. Gü ab 9.16 Uhr (65852), Rst Gbf an 13.03 Uhr; Rst Gbf ab 14.36 Uhr (65855), Gü an 17.46 Uhr; Gü ab 20.14 Uhr (65850), Rst Gbf an 0.22 Uhr; Rst Gbf ab 1.22 Uhr (72850) nach Rst Hbf.
2. Gü ab 2.04 Uhr (62801), Meyenb. an 6.20 Uhr; Meyenb. ab 7.10 Uhr (62802), Gü an 12.10 Uhr; Gü ab 14.28 Uhr (54855), Karow an 15.44 Uhr; Karow ab 19.26 Uhr (62804), an Gü 21.45 Uhr.
3. Gü ab 1.45 Uhr (60827), Waren an 4.00 Uhr; Waren ab 4.48 Uhr (52196), Gü an 7.29 Uhr; Gü ab 13.13 Uhr (60829), Waren an 16.19 Uhr; Waren ab 21.41 Uhr (50580), Gü an 23.59 Uhr.
4. Gü ab 18.48 Uhr (54857), Nst an 2.31 Uhr; Nst ab 9.31 Uhr (54856), Gü an 16.58 Uhr.
Legende:
Gü – Güstrow, Rst – Rostock, Nst – Neustadt (Dosse)
Mei/Li (Ende August 1984)

Bw Stendal, Est Rathenow
Im Einsatz befindet sich die Lok 50 3702. Als Reservemaschinen sind die 50 3882 und 50 3653 vorhanden. Rathenow ab 4.32 Uhr P 19226 (KBS 704); ab Rathenow 6.54 Uhr (60744) an Rathenow Nord 6.58 Uhr (Bedienung verschiedener Anschlüsse); ab Rathenow Nord 8.16 Uhr, an Rhinow 8.42 Uhr; ab Rhinow 10.06 Uhr, an Neustadt 11.10 Uhr.
Neustadt ab 13.09 Uhr (60847), an Rhinow 13.55 Uhr, ab Rhinow 14.53 Uhr, an Rathenow Nord 15.18 Uhr (Bedienung verschiedener Anschlüsse); ab Rathenow Nord 16.40 Uhr, an Rathenow 16.48 Uhr.
Ab Rathenow 17.20 Uhr (50794), an Neustadt 18.20 Uhr; ab Neustadt 19.19 Uhr P 19239 (KBS 704).
Mre. (Ende August 1984)

Bw Haldensleben
In diesem Bw sind vorhanden: 52 8071, 52 8076, 52 8144, 52 8150, 52 8173 und 52 8180. Die 52 8136 sowie 52 8147 sind abgestellt.
Kay. (Ende August 1984)

Bw Rostock
Lokbestand:
50 3534 und 50 3538 (50 3691 z. Z. Wismar)
Umläufe:
1. Rst Gbf ab 4.53 Uhr (60860), Vlg an 9.03 Uhr; Vlg ab 10.04 Uhr (60565), RstÜ an 15.20 Uhr; Rst Gbf ab 19.08 Uhr (65825), Ts an 21.00 Uhr; Ts ab 21.50 Uhr (65826), Rst Gbf an 23.05 Uhr;
2. Rst Gbf ab 7.45 Uhr (65821), Ts an 9.50 Uhr; Ts ab 10.20 Uhr, an Rst Gbf 12.00 Uhr.
Legende:
Rst Gbf – Rostock Güterbahnhof, RstÜ – Rostock Überseehafen, Vlg – Velgast, Ts – Tessin
Mei/Li (Ende August 1984)

Ing. Lothar Schultz (DMV), Rostock

Eisenbahnmuseumsfahrzeug 64 007 in Güstrow

Seit 20. Juli 1983 gehört sie wieder zum Lokbestand der Rbd Schwerin: die 64 007. Für den Rbd-Bezirk Schwerin ist sie nicht neu, denn bis zum 9. April 1968 war diese Maschine in Schwerin beheimatet und verkehrte meist auf der Strecke Grevesmühlen – Klütz.
Groß war die Freude der Eisenbahnfreunde, als klar war, daß die 64 007 nach Güstrow kommt. Vorstellungen über die künftige Stationierung gab es viele. Aber letztlich war die Bereitschaft von Güstrower Eisenbahnern und Eisenbahnfreunden, die frühere Beheimatung im Norden und die Tatsache, daß es hier noch keine Museumslok gab, für diese Entscheidung maßgebend.
Das Stammpflegepersonal wird von der AG 8/9 „Freunde der Eisenbahn" Rostock und Güstrower Eisenbahnern gebildet. Peter Schneekluth (DMV; Kaderleiter Bm Güstrow), Jürgen Stettin (DMV; Lehrlokführer und BGL-Vorsitzender Bw Güstrow), Horst Mahnke (Bw Güstrow; Lokführer und Parteisekretär), Dieter Lemcke (Bw Güstrow; Lehrlokführer) oder Josef Buhl (Bw Güstrow; Lokheizer). Alle tun vieles, um diese Maschine noch recht lange betriebsfähig zu erhalten.

Stationierungen
Bis 21. 9. 1934 Bw Gronau, bis 9. 2. 1939 Bw Rheine, bis 30. 11. 1942 Bw Münster, bis 10. 12. 1944 Bw Waren (Müritz), von 12. 11. 1946 bis 7. 7. 1948 Bw Schwerin, bis 11. 12. 1961 Bw Wittstock, bis 9. 4. 1968 Bw Schwerin, bis 11. 3. 1970 Bw Jerichow, ausgemustert: 1. 7. 1970 in Stendal, betriebsfähige Wiederaufarbeitung: 20. 7. 1983.



Auf dem Foto sind v. l. n. r. zu sehen: Horst Mahnke, Dieter Lemcke und Jürgen Stettin.
Foto: J. Stettin, Güstrow

Jochen Kretschmann, Berlin

„Feuer–Wasser–Kohle"

Mit dem „Bubikopf" durch die Schorfheide

Wenn es eine typische deutsche Nebenbahnlokomotive gibt, so ist es die 64er. Wer ihr den Beinamen „Bubikopf" gab, weiß niemand mehr zu sagen, sieht doch ihr Hinterteil genau so aus wie das einer 86er oder auch, wenn man von den Abmessungen absieht, wie das einer 84er oder 85er. In der Reichsbahndirektion Berlin jedenfalls polterte sie mit den dreiachsigen Ci Pr 05, den Ci 29, den „Donnerbüchsen", wie die Einheitspersonenwagen genannt werden, oder auch mit einem originalen „Stadtbahnzug", fünf „B3-Pärchen", – einem Traglastenwagen und einem Pw 3 – durch märkische Lande.
Charakteristisch für die 64er ist der kurze Kessel. Es sah aus, als säße der Schornstein an einer verkehrten Stelle. Ihre Lust im Feuer zu reißen und ihre Tanzfreudigkeit waren sprichwörtlich. Im Führerstand war es bequem, man konnte gut aus dem Fenster sehen, und wer den Bogen raus hatte, schlug sich auch nicht die Fingerknöchel am Wurfhebelgewicht der Handbremse auf. Beim Abölen hatten die Heizer keine Probleme. Die Lokomotiven unter der Betriebnummer 200 hatten vorn und hinten noch eine Bisselachse, und dabei konnte es schon passieren, daß mitunter die Haltebolzen der Deichsel nicht mehr da waren, wo sie hingehörten...
Die 64er mußte regelmäßig ausgewaschen werden, wurde das versäumt, spukte sie und zwar so, daß einem Hören und Sehen verging. Die Niederbarnimer Eisenbahn-Aktiengesellschaft (NBE), die im Jahre 1950 von der Deutschen Reichsbahn übernommen wurde, war in unserem Bw das nächste Einsatzgebiet der 64er. Die Strecke führte vom ehemaligen Stettiner Bahnhof durch die Schluchten der Mietskasernen am Humboldthain, Gesundbrunnen, an der Wollankstraße und schließlich hinter dem Bahnhof Schönholz, rechts abzweigend, hinunter ins Grüne, in die Kleingartenanlagen.. Kurz vor dem Bahnhof Wilhelmsruh, dem früheren Anfangsbahnhof der NBE, kreuzten wir niveaugleich die Gleise der Straßenbahnlinie 35. Und dann begann die eigentliche Heidekrautbahn. Hinter Wilhelmsruh, in einer Rechtskurve, vorbei am Industriebetrieb „Bergmann-Borsig". Es schien, als hätten die Einfriedungsmauern nur widerwillig dem Schienenstrang Platz gemacht, gelangte man nach Rosenthal. Hinter Rosenthal begann das „Dorf" oder, wie man bei uns zu sagen pflegt: jwd – janz weit draußen. In einer Überführung kreuzte kurz hinter dem Bahnhof noch die Industriebahn Tegel–Friedrichsfelde unser Gleis, und dann merkte man an den Düften, daß die Rieselfelder von Blankenfelde nahe waren. Die Pfeiftafeln vor den zahlreichen Überwegen quittierte der Meister in der Regel nur mit dem Bahnhofston der Dampfpfeife, nur vor der Einfahrt Schildow ließ er sie im Streckenton „brüllen". Von Schildow aus ging es in einer leichten Steigung hoch nach Schilder-Mönchmühle, dann weiter nach Mühlenbeck, in einer sanften Rechtskurve zum Bahnhof Schönwalde, weiter durch die dichten Fichtenwälder nach Basdorf. Basdorf war der „Hauptbahnhof" der NBE, obwohl diese ihren Sitz in Wilhemsruh hatte. Das Direktionsgebäude war später die Lokfahrschule. Die Lokbehandlungsanlage von Basdorf war ein Gedicht. Der Standort der Maschine am Wasserkran paßte mit dem der Lok über der Ausschlackgrube überein. Auf dem betonierten Stützmauern des Kohlenbansens stillte ein elektrischer Greifer den „Hunger" der Lokomotiven. War keine Maschine zu bekohlen, holte er die Schlacke aus dem Sumpf und verlud sie in die bereitstehenden Schlackewagen. Kohlenladen, Ausschlacken und Wassernehmen, all das ging in Basdorf, ohne die Maschine auch nur einen Zentimeter zu bewegen. Sicher gab es bei der Deutschen Reichsbahn auch andere derartige „paßgerechte" Lokomotivbehandlungsanlagen, aber in meinem Heimat-Bw, in dem selbst früher die „Stromlinien" restauriert wurden, bestimmte ein Handdrehkran das Geschäft.
Auf der Basdorfer Schiene fuhren Lokführer, die schon lange ihr Patent hatten und die man nicht mehr als Heizer beschäftigen konnte. Die Heizer waren in der Regel jung, sie sollten sich erst einmal die Hörner abstoßen. Mein erstes „Kommando" erhielt ich auf der 64 165. Zu meinem Unglück wurden damals die Lokomotiven auf dieser Strecke mit Steinkohle gefeuert. In meiner Ausbildung hatte ich aber nur Briketts kennengelernt. Die alten Berufsheizer verzichteten darauf, uns einen Wink zu geben... „Der steht später mal auf der rechten Seite und will Dämpfe haben", hörte ich mehr als nur einmal. Mit unserer 165 sollten wir am Sonntagmorgen nach Groß Schönebeck fahren. Gegen 8.00 Uhr war schon eine ziemliche „Demse". Mißtrauisch musterte ich das grauschwarz-stumpfglänzende Gemisch auf der Schaufel. Ob das brennt? „Prima Kohle", frohlockte mein Meister, „so etwas hat's früher nur für Schnellzüge gegeben! Du mußt immer nur dahinwerfen, wo es hell brennt..."



Eine der letzten betriebsfähigen 64er der DR. Die 64 1189 vom Bw Salzwedel zog am 19. Mai 1973 einen Sonderzug des DMV durch die Altmark.
Foto: H. Constabel, Magdeburg

Am Bahnhof Gesundbrunnen hatte ich noch 10 atü, in Schönholz mogelten wir uns mit 8 Dingern durch die Weichen. Mein Meister sagte nichts, und ich hatte nichts zu sagen. Wir quälten uns über die Runden. Als wir in Basdorf auf dem Kanal standen, klappte der Ausschlacker die Feuertür zu. „Das macht der alleine, alles unverbrannte Kohle..." Unverbrannte Kohle? Ich tippte an die Stirn. Aber nach einer Stunde war im Schuppen der Teufel los. Die „165" brüllte mit ihren Sicherheitsventilen wie toll.
Der Kessel war mit Wasser bis in die Pfeife vollgepumpt. Der Schuppenfeuermann knurrte meinen Meister giftig an: „Das kommt davon, wenn man junge Bengels Lokomotivführer werden läßt... Keine Ahnung von Tuten und Blasen... Der Kleine kann nichts dafür, der lernt ja noch – aber du..." Mein Lokführer schüttelte sich wie ein Spitz nach einem Vollbad. „Hab dir doch gesagt, sollst nur dahin schmeißen, wo es hell brennt..." Erkläre mal einem, der knapp ein halbes Jahr die Schaufel in der Hand hat, wo auf dem Rost etwas hell brennt... Bis mir ein mitleidiger Kollege den Trick verriet, wie man mit Steinkohle fährt. Die erste Arbeit ist das Feuer. Stücken werden gesucht und aus ihnen auf dem Rost eine richtige „Molle" gebaut. Dann werden die Luftklappen bis auf einen Spalt zugemacht und der Bläser zieht nur soweit, daß es nach hinten nicht „räuchert". Am Zug, eine Viertelstunde vor der Abfahrt, wird das inzwischen durchgebrannte Glutbett mit der feinen, durchgenäßten Kohle abgedeckt. In der Feuerkiste ist es dann finster wie im Sack. Dort, wo eventuell Flämmchen durchschlagen, wird erneut übergestreut. Knapp fünf Minuten vor der Abfahrt reißt man mit dem Einzahn drei bis vier Furchen in die dunkle Kruste. Und dann wird es auch Zeit, daß der Abfahrauftrag kommt. Den Kessel hält keiner mehr... Ich habe es versucht. Beim ersten Mal – Pleite. Beim nächsten war es nicht mehr ganz so schlimm und beim dritten Mal hatte ich es „gefressen". Mann, war das eine Fahrerei. Man konnte die Beine auf die Feuertür legen und meinen, das Heizerleben sei das beste bei der Eisenbahn. Zwei, drei Schippen gestreut und schon ging „Ackermann" rechtsherum. Mit dem Injektor etwas gedrückt und aus dem Fenster sehen. Wenn einem so die Sonne ins Gesicht blinzelt, man das Stampfen der Kolben hört, den Teeratem aus dem Schornstein riecht und sieht wie am blaßblauen Himmel über dunklen Kieferkronen mit schrillen „Hi-hä hi-hä" ein Habichtpärchen seine Kreise zieht, mit wem wollte man noch tauschen?
Auf diesem Schienenstrang habe ich zum ersten Mal gesehen, welche Strecke ein Schwan braucht, um sich aus dem Wasser abzuheben, mit welcher Geschwindigkeit sich ein Greifvogel auf seine Beute stürzen kann, wenn er die Flügel anlegt und wie ein Stein zur Erde stürzt... Auch Meister Reinicke war zu beobachten, wenn er im Morgengrauen von seiner Pirsch seinem Bau zustrebte. Die Ohren gespitzt, die gerissene Beute im Fang, äugte er zu uns herüber. Er wußte, daß wohl von uns keine Gefahr drohte.
Morgens, um drei Uhr, verkehrte der erste Personenzug als Leerpark nach Liebenwalde. Um diese Zeit war man immer noch etwas schläfrig. Während die „165" die fünf leichten, zweiachsigen „Triebwagenanhänger" hintersich her zottelte, dösten mein Meister und ich so ein bißchen ein. Die Sonne stieg am Heiderand empor. Plötzlich – ein lautes Krachen. Kratze und Einzahn fielen klirrend zu Boden. Die Schnellbremse fauchte. Ein Ruck und wir standen ... „Was war das?" An der Tür des Gepäckwagens die Gestalt des Zugführers. „Was ist los?" „Wir haben was überfahren und entgleist sind wir auch", stieß mein Meister hervor. „Überfahren? – um Jottes Willen..."
Die etwas beleibte Gestalt mit dem roten Lederbandelier kletterte ächzend auf den Bahndamm hinunter. Entgleist waren wir aber nicht. Alle Achsen standen auf den Schienen. Aber die linke, hintere Trittleiter der Lok, die zum Kohlenkasten führt, war nach hinten gebogen und der Werkzeugkasten eingedrückt.
Hinten am Schluß des Zuges, auf der Böschung, lag etwas Dunkles. Entgeistert ließ der Zugführer die Arme sinken, „Selbstmörder", hauchte er. Meine Haare im Nacken sträubten sich. Ich als der jüngste, mußte nach hinten. Kies knirschte unter meinen Füßen, und im Graben quakten Frösche. Vorsichtig ging ich näher ran. Unser Selbstmörder war ein mächtiger Keiler. Er war mausetot. Der Bahnräumer hatte sich stärker als sein Schädel erwiesen. Mir fiel ein Stein vom Herzen. Frech einen Schlager pfeifend, ging ich zur Lok zurück. Dort vorn befreiendes Lachen.
In Kreuzbruch, der nächsten Haltestelle, gab es weder eine Weiche, noch eine Fahrkartenausgabe, aber eine gutgehende Bahnhofswirtschaft. „Tante Anna" war die Besitzerin, und sie bekam die Wildsau.
Tage später hat sie uns manch gutes Lendenstück aufgetischt. War es Wildfrevel? Wer weiß. Nach mehr als 30 Jahren aber sicher verjährt.

30 Jahre PE Cottbus

Am 1. Juni 1954 wurde die Pioniereisenbahn (PE) Cottbus eröffnet, und auf der 1,1 km langen und 600-mm-spurigen Strecke fuhren zwischen den Bahnhöfen Zoo und Freundschaft die ersten planmäßigen Züge. Der Fahrbetrieb fand ursprünglich nur nach Bedarf an Wochenenden statt. Am 10. Juli 1958 wurde die Strecke um einen Kilometer bis zum Bahnhof Friedenseiche erweitert. Der Bahnhof Zoo erhielt ein mechanisches Stellwerk und eine H0-Modellbahnanlage für Lehrzwecke.
Zwischen den Bahnhöfen Freundschaft und Zoo wurde am Bezirkspionierlager der Haltepunkt „Otto Grotewohl" angelegt. Der Bau einer neuen Straße, dem sogenannten Stadtring, erforderte das Verlegen eines Streckenteils in den 70er Jahren, so daß die PE Cottbus heute über ein 2,6 km lange Streckenetz verfügt.
Seit 1973 verkehrt die PE Cottbus in den Sommermonaten täglich, die Fahrpläne werden öffentlich bekanntgegeben.
Während des 30jährigen Bestehens beförderte die kleine Bahn 2,7 Mill. Personen und legte dabei 225 000 km unfallfrei zurück. Anläßlich einer Festveranstaltung wurde das Kollektiv der PE am 1. Juni 1984 mit der „Medaille für hervorragende Leistungen bei der Erziehung in der Pionierorganisation Ernst Thälmann" in Gold ausgezeichnet.
Übrigens: Ein Besuch bei der PE Cottbus lohnt sich immer. Die beiden Dampflokomotiven 01 (Dn2t, Linke-Hoffmann 2257/1918, ex Braunkohlenwerk „Frieden" bei Weißwasser) und 04 (Cn2, Krauss 3311/1895, ex WEM, DR-Nr. 99 3301) dürften besonders interessant sein.
Dfö.

Täglich zwei Güterzugpaare

Wie bereits im „me" 9/84 mitgeteilt, wurde der Reiseverkehr auf der KBS 422 am 30. September 1984 eingestellt. Der verbliebene Güterverkehr findet nach folgendem Fahrplan statt: Wolkenstein ab 6.30 Uhr, Niederschmiedeberg an 7.30 Uhr; Niederschmiedeberg ab 8.30 Uhr, Wolkenstein an 9.32 Uhr; Wolkenstein ab 11.18 Uhr, Niederschmiedeberg an 12.18, Niederschmiedeberg ab 13.30 Uhr, Wolkenstein an 14.32 Uhr.
me

Rudi Herrmann (DMV), Berlin

Erinnerungen ans „Trusebhöhle"

Schon als Kind war es für mich ein besonderes Erlebnis, mit der Trusebahn zu fahren. Mit einem Rucksäckchen auf dem Buckel, wurde natürlich Platz in einem Sommerwagen genommen. Und ab ging's mit dem Truseexpreß. Ein Stückchen Werratal, dann ab Oelmühle aufwärts durch Winne, Wahles, Truse mit manchem Blick in eine gute Stube und „Winke-Winke" zu den Zuschauern an den Schlaf- und Wohnzimmerfenstern. Herges-Auwallenberg. Schade, schon aussteigen! Lehrer Nattermann mit Knickerbocker zählte seine Schäfchen. Zu allererst wanderten wir zum Trusetaler-Wasserfall, zu Itterhagens Tierschau, dann zum Mommelstein oder auf den Inselsberg.

In den ersten Apriltagen 1945, so um den 2. oder 3. April, war's vorläufig erst mal aus mit aller Romantik auf der Trusebahn.

Einige Eisenbahner säuberten Gleise und Anlagen von den zerstörten Resten der „letzten Schlacht", hier am Ort der Plünderung des sogenannten „Rückführungsgutes", sprich Beutegut aus Frankreich.

Arbeit bekam wieder Sinn

Das Wort Arbeit bekam wieder Sinn, als uns die Bedeutung der russischen Worte „Rabota, Rabota, dawai, dawai" immer klarer wurde. Jedenfalls wurden alsbald die beiden Eisenbahnbrücken wieder aus der Werra gehoben und geflickt. Leider kann ich jetzt nicht sagen, wann der erste Zug der Trusebahn nach jenen Apriltagen wieder die Werra überquerte. Auch in den zahlreichen und zweifellos interessanten Beiträgen über das Trusebähnchen ("Trusebhöhle im Dialekt), ist bisher dieses Datum nicht vermerkt.

Jedenfalls dampfte es wieder im Trusegrund (Truseground), und mit der zunehmenden Arbeit in den Gruben und Betrieben nahm auch die Lebensfreude links und rechts der kleinen Schiene wieder zu.

Mir ging es übrigens nicht anders. Als Betriebsjunghelfer hatte ich die Eisenbahn seit dem 1. April 1944 kennengelernt.

Doch jetzt wurde es ernst

Das Jahr 1949 ließ sich gut an. Nicht mehr Betriebsjunghelfer, nicht mehr Reichsbahnhelfer, sondern Betriebsaspirant. Jetzt wurde ganz intensiv das Vorschriftenwerk studiert. Nach örtlichen Prüfungen konnten wir in einer Jugendwoche schon mal richtig und selbständig in eigener Verantwortung mit allen Konsequenzen die Weichen stellen. Und die standen nicht nur eine Woche richtig.

1

190 b–h

190b Wernshausen–Trusetal

X1018	1020	1024	1028	1030	km	Zug Nr Rbd Erfurt Zug Nr	X1015	1019	1021	1025	X1029
X7 23	9.54	14 42	18 15	23 29	0,0	ab Wernshausen 190, 190 c-n	X7 00	9 05	13 29	16 53	X20 31
7 31	10 04	14.52	18 25	23 39	2,1	Fambach	6 52	8.57	13 21	16 45	20 23
7 37	10 08	14 56	18 29	23 43	2,8	Oelmühle	6 49	8 53	13 17	16 41	20 19
7 45	10 16	15 04	18 37	23 51	4,5	Winne	6 41	8 46	13 09	16 34	20 12
7 54	10 25	15 13	18 46	0 00	6,2	Wahles	6 34	8 39	13 02	16 27	20 06
8 04	10 35	15 23	18 56	0 10	8,3	Trusetal 503	6 25	8 31	12 54	16 14	19 57
X8 07	10 38	15 26	18 59	0 13	9,0	an Trusetal ab	X6 21	8 27	12 50	16 15	X19 53

In der zweiten Dezemberhälfte 1949 verkündete ein Telegrammbrief der RBD, daß am 3. Januar um 8.00 Uhr in der Reichsbahn-Schule der 15. Dienstanfängerlehrgang für Betriebsaspiranten beginnt, 25 Teilnehmer, an 22. Stelle stand mein Name. Nun wurde es ganz ernst.

Am 27. und 28. Januar schwitzten wir über den schriftlichen Prüfungsarbeiten für den nichttechnischen Reichsbahn-Assistenten. Jeder wird verstehen, daß man sich in diesen Wochen auch einen Kopf machte, wo und wie denn nun ab 1. Februar 1950 das Tagewerk zu leisten ist. Ich hatte nun auf der Hauptstrecke gelernt und konnte im Betriebs- und Verkehrsdienst ziemlich alles, was verlangt wurde. Fahrdienstleiter, Aufsicht, Wagendienst, Güterkasse... Es gab schon so manches, was einen interessiert hätte. Und als ich wohl doch etwas überrascht dann den künftigen Einsatzort mitgeteilt bekam, soll ich gesagt haben: „Was, ans Trusebhöhle?" Nun, niemand unterschätzte die Arbeit der benachbarten Kollegen vom „Trusebhöhle". Das Zusammenwirken war gut, wenn die großen Waggons auf dem Anschlußgleis zur Rollbockgrube rollten oder die kleinen Güterwagen auf dem schmalen Gleis am Güterboden der Reichsbahn be- und entladen wurden. Nicht im Traum hätte ich daran gedacht, daß ich einmal selbst Trusebhöhner (Trusebahner) werden würde. „Aber die Bahn gehört doch ab 1. April 1949 zur Reichsbahn, und du hast die Aufgabe als Vorsteher, den Reichsbahn-Personen- und Gütertarif einzuführen", hieß es kurz und knapp. So fuhr ich dann am Mittwoch, dem 1. Februar 1950, gen Herges-Auwallenburg, mit dem 1018, Ankunft 8.07 Uhr. Ein Vertreter des Amtes sollte den neuen Dienststellenleiter einführen. Doch daraus wurde nichts. Es war keiner da! Also ging ich zum alten Bahnhofsvorstand, stellte mich vor und sagte: „Ich soll ab heute..." „Ich weiß Bescheid, hier sind die Schlüssel, ich habe Urlaub", sagte er kurz und knapp. Der Kassenstand wurde quittiert. „Guten Urlaub, Kollege Storch". – Die Dienstübergabe war vollzogen.

Ich habe nicht die Absicht, nun über die Entstehung der Bahn, den Fahrzeugpark oder die Bahnanlagen zu berichten. Darüber gibt es fast nichts Nennenswertes mehr dem Bekannten hinzuzufügen. Lediglich über ein bißchen Atmosphäre, ein paar Episoden oder Erlebnisse, über die Menschen, die hier mit enormem Engagement arbeiteten, soll im folgenden die Rede sein.

Der Einstand

Ich hatte die Schlüssel, nahm zunächst mal Platz in einem nicht mehr ganz jungen Sessel des Bahnvorstandes und betrachtete die Auslagen auf dem Schreibtisch, der sicher schon um die Jahrhundertwende hier stand, und auf dem man ohne Unterlage keinen Buchstaben oder keine Zahl leserlich zu Papier brachte. Wo und mit was anfangen? Im Bahnhof ging alles wie gewohnt seinen Gang, es wurde rangiert. Dann stand die Lok am Wasserkran. Reisende nahmen im Zug Platz, emsiges Treiben wohin man auch blickte. Jeder wußte, was er zu tun hatte. Zwischen Ankunft und Abfahrt lagen 20 Minuten, wohl kaum Zeit zum Nachdenken oder für Gespräche über den Wechsel auf dem Bahnhofsvorstandsstuhl. Ich muß ehrlich gestehen, ich machte mir auch keinen Kopf über das, was wohl so gedacht und auch gesagt wurde. Da war ich mit meinen 20 Lenzen viel zu unbekümmert, und viel zu frisch war noch alles Wissen über Vorschriften und Verantwortung des Eisenbahners im neuen Zeitalter. Als ich mir den Fahrplan nochmals zu Gemüte zog, da kam mir plötzlich der Gedanke, daß der Zug ja bereits unter meiner Leitung fährt. Dann guckte ich auf die Uhr, sprang auf und rannte auf den Bahnsteig. So ein biß-

1 Winterfahrplan 1955/56. Die Bezeichnung *„Schmalspurbahn"*, die eigentlich hier auch dazugehörte, wurde vergessen. An der Fahrplananlage der Züge hatte sich von 1949 bis Mitte der 50er Jahre kaum etwas geändert.

2 1952 entstand diese Aufnahme im Werratal. Obwohl die ehemalige Trusebahn 1949 von der DR übernommen wurde, hatte die Ende der 30er Jahre von der Böhltahlbahn umgesetzte Lok noch immer ihre alte Nr. 6. Die DR-Nr. 99 4611 war mit Farbe angebracht und infolge Verschmutzung nicht zu sehen. Aufgrund einer Beschränkung der Achsfahrmasse durften damals nur leichte O-Wagen befördert werden.

Repro: Verfasser, Foto: G. Malsch, Steinbach

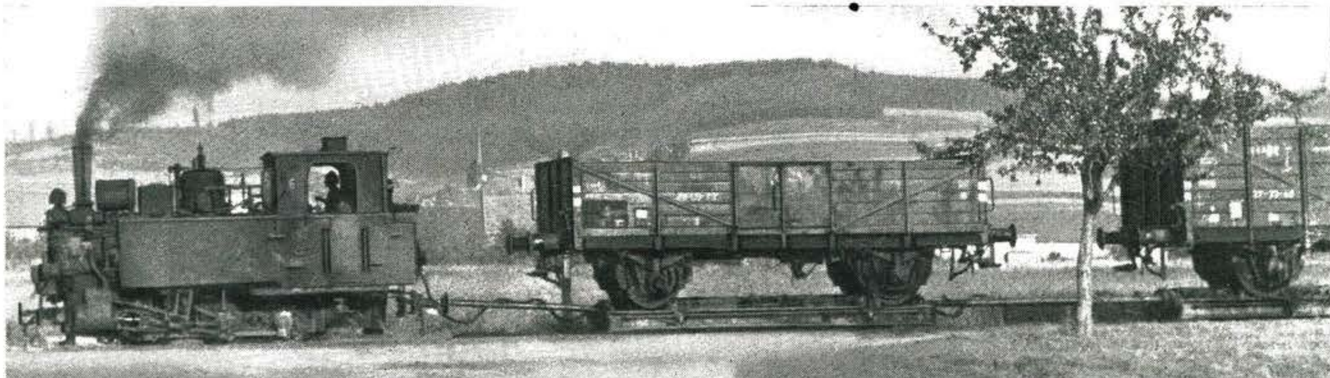
gen. Ich überdachte nun erstmal meinen ersten öffentlichen Auftritt beim „Truseböhle".

Ein Sensatiönchen

Wenig später schrieb ich die erste Wagenstandgeldrechnung in Herges-Auwallenburg. Ein Waggon war nicht rechtzeitig entladen worden, obwohl die Ankündigung ordnungsgemäß erfolgte. Das hat viel Staub aufgewirbelt, es gab Telefonate und Aussprachen. Irgendwie hatte ich die Ehre der Firma infrage gestellt. Aber aus den Wagen-

Kopfschütteln. „Also ab morgen fahre ich eine Woche als Zugführer". Gesagt, getan, und es klappte. Die Turnerei während der Fahrt zwischen dem ersten und letzten Wagen hatte ein Ende. Schon am zweiten Tag verlangte Zugführer Gerhard Storch die Tasche zurück. Freilich, eine Lösung war das auch nicht. Ein Fahrkartenschalter mußte her, in Herges-Auwallenburg, dem Zentrum, muß man Fahrkarten zum Beispiel nach Berlin kaufen können. Wir besprachen das. „Den Wanddurchbruch und die Maurerarbeiten ma-

2



chen neuer Bahnvorstand mag vielleicht unbewußt dabei gewesen sein, als ich den Zugführer Gerhard Storch höflich aber bestimmt fragte: „Warum fahren wir denn nicht, die Abfahrtzeit ist doch schon längst vorüber?"
„Ja, der Volk Wilm (oder so ähnlich) hat mir gestern abend gesagt, daß er heute früh mitfährt, aber der wird wohl mit dem Kaffeetrinken nicht fertig, er ist noch nicht da." Später sagte man mir, daß an den Wagenfensterchen Mund und Ohren aufgesperrt wurden. Merkwürdig still war es schon, nur das Zischen der Lok war zu vernehmen. Als hätte Oberlokführer Theodor Thorwart nur auf das Abfahrtsignal gewartet. Und schon ging's los, bergabwärts ins Tal. Kaum war der Zug um die Kurve in Richtung Trusen, ich wollte gerade in Ruhe einen kleinen Bahnhofsrundgang machen, mal einen Blick in den Lokschuppen werfen, die Laderampe ansehen, als ein Mann mit Gehstock, Schnauzbart und Hut kam. Er schaute entsetzt auf den leeren Bahnsteig: „Ich hatte doch gestern Bescheid gesagt, daß ich heute nach Schmalkalden muß". „Ja", sagte ich, „die Bahn fährt nach einem Fahrplan, und der ist Gesetz". Als klar war, daß ich der „Übeltäter" war, sollte ich Bekanntschaft mit dem Gehstock machen. Während ich mich erstmal in mein Amtszimmer zurückzog, hörte ich noch etwas von neuen Besen und anderen Bezeichnun-

dienstvorschriften saß mir ein Satz doch tief in den Knochen: „Der Wagenbedienstete muß handeln, wie ein guter Kaufmann". Schließlich wurde die Rechnung bezahlt, und es gab fortan nie mehr Anstoß über irgendwelche Sachen. Ja mehr noch. Als wir den Warteraum herrichten wollten (ich komme noch ausführlich darauf zurück), stiftete diese Firma sofort Farbe für die Malerarbeiten.
Regelmäßig machte ich Kontrollfahrten, grüßte in Trusen, Wahles und Winne, auf der Plattform stehend, freundlich zurück an die Fenster.
Wir hatten schon vor meiner Trusebahnzeit oft staunend den Kopf geschüttelt, wenn alles aus dem Zügle kroch. Da Fahrkarten ja nur bis Wernshausen verkauft wurden, war dann urplötzlich der Teufel los. Das war immer ein ganzer Strom von Menschen, was sich da vom Schmalspurbahnhof zum Bahnhofsgebäude der Werrabahn bewegte, ich glaube, 300 sind nicht übertrieben.
Zugführer Gerhard Storch, ein arbeitswilliger und freundlicher Kerl, sagte mir recht bald, er könnte nicht mehr alle abkassieren, es sei zuviel. Ich sagte ihm, „ihr müßt das anders machen, in Herges-Auwallenburg müssen die Leute in den ersten und zweiten Wagen einsteigen, dann geht das in Trusen, Wahles, Winne Oelmühle und Fambach so weiter, immer hübsch der Reihe nach",

che ich", sagte mein Vorgänger, Kollege Karl Storch. Alle griffen zu. Der Bahnmeister von Wernshausen ließ ein Schalterfenster bauen, das Amt besorgte aus Wommen einen ausgedienten Fahrkartenschrank. Alles klappte wie am Schnürchen. Mit der von Firmen gestifteten Farbe wurde der Warteraum renoviert, die Sache hatte Niveau. Dann eines Tages Vorhang auf, das Spiel begann. Neugierig lauerten wir, bis einer der geschätzten Kunden etwas schadenfroh „Berlin" verlangte. „Bitte..." War das ein Erfolg? Hier am „Truseböhle" wurde ein Beförderungsvertrag für eine Fahrt bis nach Berlin (nur als Beispiel) abgeschlossen.
Der Reiseverkehr hatte enorm zugenommen. Besonders im Winter konnte man sich in den kleinen Wägelchen kaum noch drehen. Wir sprachen in einer Versammlung darüber. Gut und schön, aber woher nehmen. Ein Aussichtswagen (die Einheimischen sagten schlicht und einfach Sommerwagen) mußte zur Reparatur. „Der müßte umgebaut werden", meinte einer. Ein Brief an die Betriebsparteiorganisation des RAW Chemnitz (heute Karl-Marx-Stadt) wurde aufgesetzt. Keine Antwort. Eines Tages kam sie. Wir trauten unseren Augen nicht. Ein Personenwagen mit Ofenheizung. Das war eine Freude!

(Beitrag wird im Heft 1/85 fortgesetzt)

Dipl.-Ing. Dimiter Dejanov, Sofia

1'Eh2-Loks der BDŽ–BR 12

Bereits Ende des vorigen Jahrhunderts bezogen die bulgarischen Eisenbahnen Schienenfahrzeuge aus dem früheren Deutschen Reich. Diese Tradition hielt über viele Jahrzehnte an. Erst in den 40er Jahren blieben mehrere Aufträge der Bulgarischen Eisenbahnen (BDŽ) unerfüllt, da die Schienenfahrzeugindustrie durch den von den faschistischen Machthabern entfachten zweiten Weltkrieg fast nur noch Lokomotiven der BR 52 gebaut wurden. Um den dadurch entstandenen akuten Lokmangel in Bulgarien zu mildern, mußten einige Loktypen gekauft und in Betrieb gesetzt werden, deren Einsatz ursprünglich nicht vorgesehen war. Dazu gehörten auch die 17 1'Eh2-Lokomotiven der BR 12. Über diese Fahrzeuge wurden in Archivunterlagen der BDŽ interessante und bisher unbekannte Einzelheiten gefunden, die auch im Widerspruch zu bisherigen Veröffentlichungen stehen (1).

Ende der 20er Jahre begannen bei Henschel in Kassel die Projektierungsarbeiten für eine 1'Eh2-Lok, die kurz danach für die Türkei gebaut wurde und dort die Bezeichnung BR 56 erhielt.

Als dann im Jahre 1940 der schon erwähnte Lokomotivmangel bei den BDŽ eintrat, konnten bei einer Auktion 7 Loks der Bauart 2'Eh3 (BDŽ-BR 11) erworben werden. An dieser Versteigerung nahm als Vertreter des damals gebildeten „Deutschen Lokomotivbaukonsortiums" auch die Firma Krupp teil. Zwischen den BDŽ und Krupp kam ein Liefervertrag zustande, dem sich vom 15. Mai bis 7. Juni 1940 weitere Verhandlungen anschlossen. Krupp schlug vor, 7 bereits bei sich und Henschel fertiggestellte Lokomotiven der Bauart 1'Eh2 zu liefern, die ursprünglich für die Türkei bestimmt waren. Entsprechend der Vereinbarung wurde zunächst eine Lok für Probezwecke geliefert.

Die Versuchslok traf Anfang Juli 1940 in Bulgarien ein, erhielt die Nr. 12-01 und absolvierte vom 9. bis 11. Juli 1940 mehrere Fahrten. Hierbei stellte sich heraus, daß die Maschine für die damals in Bulgarien unübliche Steinkohlenfeuerung konstruiert und deshalb im Vergleich zu ähnlichen auf Braunkohlenbasis arbeitende Loktypen der BDŽ die Rostfläche um 20 % kleiner war. Da aber dringend Lokomotiven benötigt wurden und die geringere Leistungsfähigkeit nicht ausschlaggebend war, kauften die BDŽ auch die restlichen 6 Maschinen (12-02 bis 12-07). Die Loks 12-02 und 12-03 wurden am 17. August 1940, die 12-04 am 10. September 1940, die 12-05 am 25. Oktober 1940, die 12-06 am 29. Oktober 1940 und die 12-07 am 9. November 1940 in Betrieb genommen. Die Loks 12-02, 12-03 und 12-04 lieferte Krupp, die restlichen Maschinen Henschel.

Weitere 25 für die Türkei bestimmte Maschinen dieser Baureihe blieben im damaligen Deutschen Reich und wurden dort als BR 58^{28} bezeichnet. Dies war den BDŽ bekannt, und deshalb richteten sie am 27. März 1941 an das Reichsverkehrsministerium (in Berlin) folgendes Schreiben:

„Die BDŽ-Hauptdirektion hat bekanntlich einen großen Bedarf an Lokomotiven. Weitere bei der Firma Krupp bestellte Lieferungen neuer Lokomotiven verzögern sich, deshalb bitten wir Sie uns mitzuteilen, ob Sie uns 10 Lokomotiven vom Typ 1'Eh2 verkaufen könnten, welche die deutschen Werke für die türkischen Eisenbahnen gebaut haben und aus politischen Gründen nicht dorthin verkauft worden sind."

Der Antwort vom 29. April 1941 aus Berlin war zu entnehmen, daß alle 25 für die Türkei gebauten Maschinen der BR 58^{28} verkauft werden könnten, wenn die DRG die 25 von der BDŽ gemieteten Lokomotiven der BR 58^{10-21} zurück bekäme.

Die bulgarische Seite war mit diesem Vorschlag sofort einverstanden. Jedoch verzögerte sich dieser Austausch, da sich die BDŽ bemühten, die Rückgabe der gemieteten Maschinen zu verschieben. Auf Grund der veränderten politischen Situation genehmigte am 15. August 1941 schließlich das Reichsverkehrsministerium trotz noch nicht erfolgter Rückgabe der Mietloks, daß 10 Lokomotiven der BR 58^{28} verkauft werden. Jedoch wurde die sofortige Rückgabe von 10 Mietloks der BR 58^{10-21} gefordert. Die aus dem faschistischen Deutsch-

1

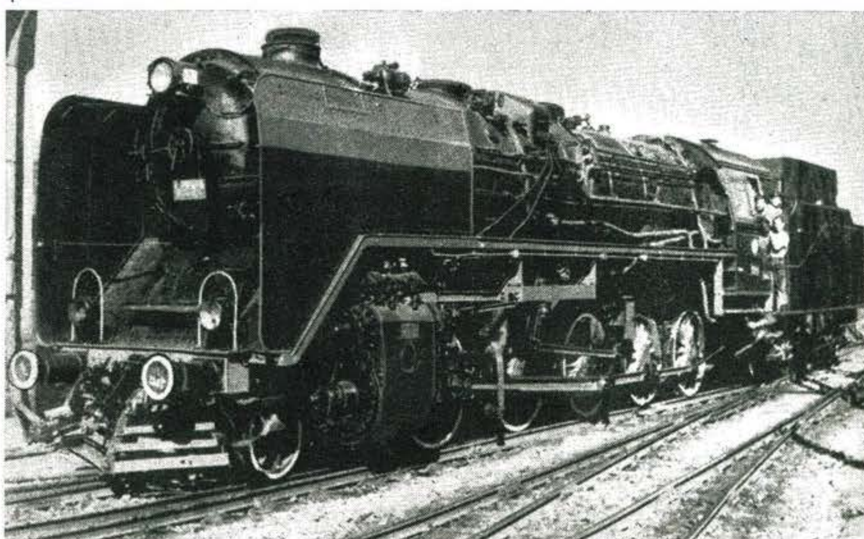
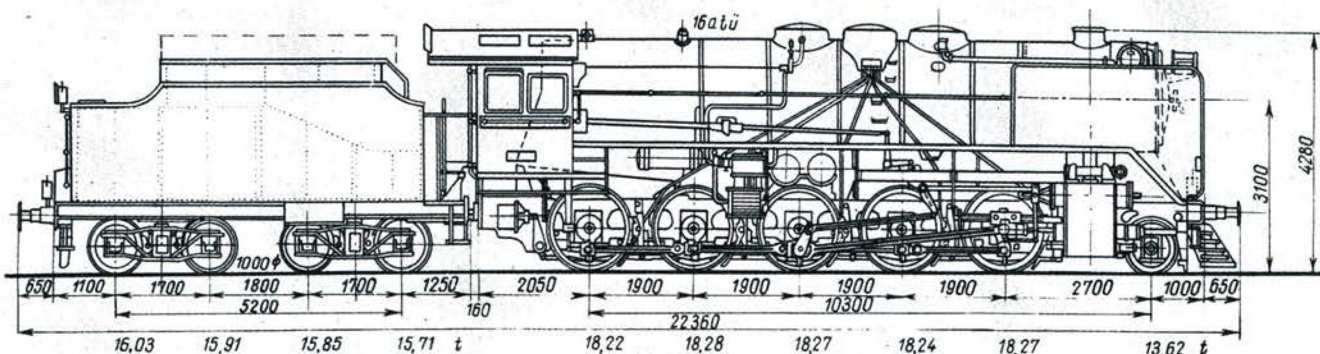


Tabelle 1
Technische Daten

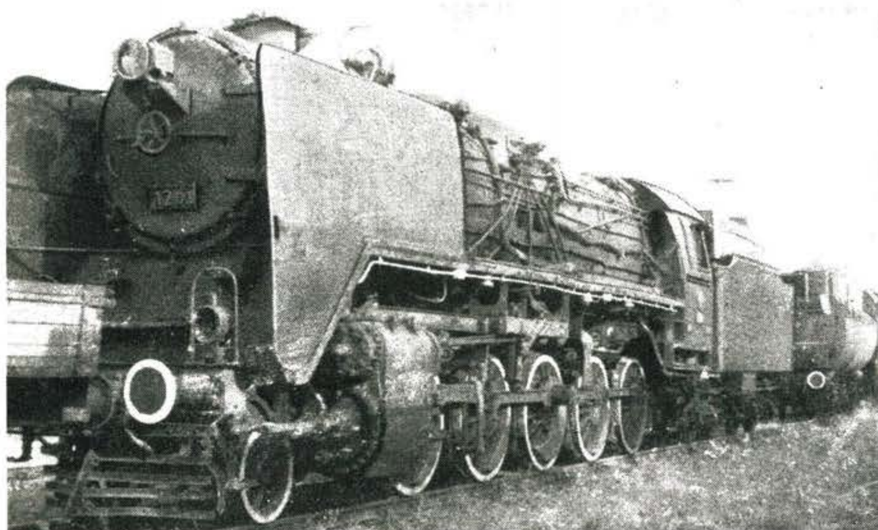
Spurweite	1 435	mm
Bauart	1'Eh2	
Zylinderdurchmesser	2 × 650	mm
Kolbenhub	660	mm
Treibraddurchmesser	1 450	mm
Laufraddurchmesser	850	mm
fester Achsstand	3 800	mm
Gesamtachsstand	18 960	mm
Länge über Puffer	22 360	mm
Kesselüberdruck	16	kg/cm^2
Rostfläche	4,0	m^2
Verdampfungsheizfläche	223,14	m^2
Überhitzerheizfläche	105,80	m^2
Gesamtheizfläche	328,94	m^2
Achsfolge des Tenders	2'-2'	
Wasservorrat	29	m^3
Kohlenvorrat*)	11,8	t
Leermasse der Lok	96,00	t
Leermasse des Tenders	26,88	t
Dienstmasse Lok u. Tender	172,58	t
Reibungsmasse	91,28	t
Achsfahrmasse	18,28	t
Zugkraft am Radumfang (0,75 p)	23 150	kg
Kleinster befahrb. Krümmungshalbmesser	180	m
Höchstgeschwindigkeit (v_{max})	70	km/h

*) Nach dem Umbau: Kohle 5,5 t und Masut 6,0 t

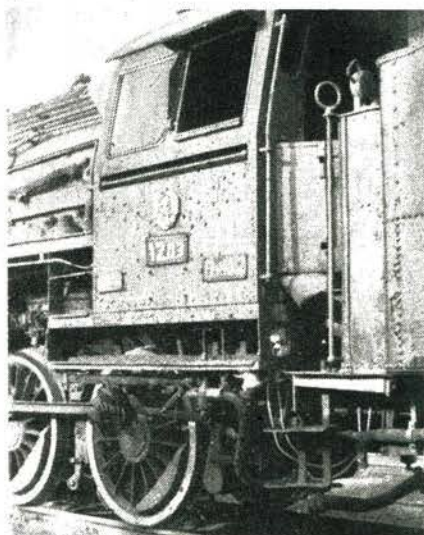
2



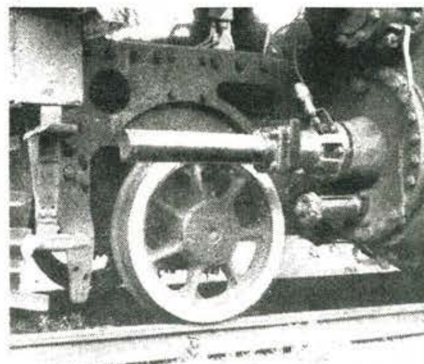
3



4



5



1 Die Lok 12-12 im Bahnbetriebswerk Sofia Mitte, August 1974

2 Maßskizze der BR 12 (Maßstab 1:120)

3 Museumslok 12-03, abgestellt im Bw Tulowo im August 1982, im noch nicht aufgearbeiteten Zustand

4 Führerhaus der Museumslok 12-03

5 Laufachse vom Krauss-Helmholtz-Gestell

Fotos und Zeichnung: Verfasser

Tabelle 2

DR-Nr.	Fabrik-Nr.	Baujahr	Hersteller	BDŽ-Nr.
58 2801	24001	1939	Henschel	12-08
58 2802	11243	1940	Schwartzkopff	12-13
58 2803	24002	1939	Henschel	12-09
58 2804	24003	1939	Henschel	12-10
58 2805	24004	1939	Henschel	12-11
58 2806	24005	1939	Henschel	12-12
58 2807	11248	1940	Schwartzkopff	12-14
58 2808	11249	1940	Schwartzkopff	12-15
58 2809	11250	1940	Schwartzkopff	12-16
58 2810	11251	1940	Schwartzkopff	12-17

land erworbenen Loks konnten am 18. November 1941 in Betrieb genommen werden (Tabelle 2).
Offensichtlich wurden die Lokomotiven fast zur selben Zeit mit den schon vorher gekauften 7 Maschinen gebaut, da Henschel beispielsweise die Lok 12-01 mit der Fabrik-Nr. 24009 auslieferte!
Damit waren die BR 12-Lieferungen für die BDŽ abgeschlossen. Kurz nach ihrer Inbetriebnahme konzentrierte man die Maschinen im Bahnbetriebswerk Plewen. Sie wurden vor allem auf der steigungsreichen Strecke Mesdra–Plewen–Gorna Orjachowitza vor schweren Güterzügen eingesetzt.
Im Laufe der Zeit haben sich die Lokomotiven der BR 12 außerordentlich gut bewährt. In den Jahren 1959 bis 1961 erhielten sie zur Leistungssteigerung eine Masut-Kohlenverbrennungs-Anlage.
Mitte der 70er Jahre wurde die BR 12 schließlich entbehrlich. Die 12-03 bleibt für museale Zwecke erhalten.

Quellenangaben

(1) A. Gottwaldt: Kriegslokomotiven; Fauckh'sche Verlagshandlung, Stuttgart 1970, S. 52
(2) H. Nave: Dampflokomotiven in Mittel- und Osteuropa; Franckh'sche Verlagshandlung, Stuttgart 1977, S. 30 u. a.

Vorschau

Im Heft 11/84 bringen wir u. a.:

Überlandstraßenbahn Halle–Merseburg;
100 Jahre Nebenbahn Neubrandenburg–Friedland;
Gemeinschaftsanlage des Raw Delitzsch;
Das gute Beispiel;
Straßenbahnen in der Nenngröße $H0_m$.

100 Jahre Pendelpfeilerbrücke

Die Oschütztalbrücke in Weida, heute ein Denkmal der Produktions- und Verkehrsgeschichte, wurde am 1. Oktober 1884 fertiggestellt (Abb. 1). Diese Pendelpfeilerbrücke war das erste Bauwerk dieser Art in Deutschland. Als günstigste Variante zur Überbrückung des Oschützbachtales galt damals der Bau einer Gitterbrücke, deren Unterstützung nach dem System der „pendelnden Pfeiler" ausgeführt wurde. Diese pendelnden Pfeiler sind durch die gestützten Träger mit Gelenken fest verbunden, so daß sie den durch Schwankungen hervorgerufenen Längenänderungen der Pfeiler folgen können.
Nach fast 100 Jahren hat das Stahlbauwerk auf der Strecke Mehltheuer – Weida ausgedient. Ende September 1983 fuhr zum letzten Mal der Personenzug P 18683 nach Zeulenroda über den Viadukt, der zu dieser Zeit bereits als Langsamfahrstrecke mit 10 km/h eingerichtet war. Die ständig gestiegenen Achsfahrmassen und die Materialermüdung führten zwangsläufig zur Verschlechterung des baulichen Zustandes. Der Eisenbahnverkehr mußte eingestellt werden und erfolgt nun auf einer neu verlegten und 600 m langen Strecke.
Geblieben ist ein technisches Denkmal: die Pendelpfeilerbrücke im Oschütztal.
Text: W. Schubert, Weida
Foto: Wappler (30er Jahre), Sammlung W. Schubert

Doppeldeck-Omnibus NAG D 2

Am 18. April 1984, dem ersten internationalen Denkmaltag, erfolgte die symbolische Zündschlüsselübergabe für einen Doppeldeck-Omnibus des Typs NAG D 2 an das Märkische Museum in Berlin (Abb. 2). Damit wurde ein Jahre währendes Ringen um die Erhaltung eines der ältesten Repräsentanten des großstädtischen Massenverkehrs aus der Frühzeit der Kraftomnibus-Entwicklung von Erfolg gekrönt.
Das Fahrzeug entstand 1928 in einer Serie von 175 Exemplaren bei der Nationalen Automobil-Gesellschaft AG (NAG) für die Allgemeine Berliner Omnibus-Actien-Gesellschaft (ABOAG) und wurde unter der Nummer 750 in den bestehenden Wagenpark eingereiht.
Ohne wesentliche Veränderungen verkehrte er ein Vierteljahrhundert im Liniendienst. 1954 wurde mit dem Umbau auf Dieselantrieb, verbunden mit einigen relativ geringfügigen Modernisierungen diese Dienstzeit weiter verlängert, bis ihn die Berliner Verkehrsbetriebe nach dreißigjährigem Betriebseinsatz endgültig ausmusterten.
Mitte der 60er Jahre übernahm den Omnibus die DEFA um ihn – ohne das zuvor demontierte Dach – als Decksitz-Wagen für Filmaufnahmen zu verwenden. Anschließend im Freien abgestellt, war er in der Folgezeit dem Verfall preisgegeben. Den Bemühungen der AG 1/11 „Verkehrsgeschichte" im DMV um eine geeignete Sicherung und Wiederherstellung blieb ein Erfolg vorerst versagt, bis durch eine glückliche Verknüpfung aller kompetenten staatlichen und gesellschaftlichen Kräfte seine Restaurierung doch begonnen werden konnte.
Der Omnibus wurde von den Kollegen des VEB Kraftfahrzeug-Instandsetzungsbetrieb Berlin (KIB), unter Mitwirkung von Freunden der AG 1/11 „Verkehrsgeschichte" im DMV wiederhergestellt.
Im Rahmen der Aufgaben, die sich die Freunde des Nahverkehrs innerhalb des DMV gestellt haben und der langjährigen Erfahrungen, die bei der Pflege der Straßenbahnfahrzeuge in der genannten Arbeitsgemeinschaft gesammelt wurden, dürfte die dauerhafte Erhaltung dieses kostbaren historischen Sachzeugen als technisches Denkmal nunmehr gesichert sein.
Text und Foto: N. Schmidt, Berlin

1



2



3



Empfangsgebäude und Fußgängertunnel übergeben

Am 29. Juni 1984 wurden das neue Empfangsgebäude (Abb. 3) und der Fußgängertunnel des Bahnhofs Flughafen Berlin-Schönefeld planmäßig übergeben. Damit wird auf diesem wichtigen Fernbahnhof der Reiseverkehr wesentlich erleichtert. Der großzügig angelegte Tunnel ermöglicht einen bequemen Übergang zwischen den Bahnsteigen sowie vom und zum Empfangsgebäude. Mehr als 60 000 Reisende passieren täglich diesen Bahnhof. Jetzt konzentrieren sich die Bauarbeiter auf die termingerechte Fertigstellung des S-Bahnsteigs.
me (Foto: I. Migura, Berlin)

Leipziger Hauptbahnhof in neuem Glanz

Das Empfangsgebäude, entworfen von den Architekten W. Lossow und M. H. Kühne, ist an der Vorderfront 298 m lang und enthält in 6 Hallen 26 Gleise.
Die Fassaden (insgesamt 12 000 m^2) des größten deutschen und 1915 eröffneten Bahnhofsgebäudes – das gesamte Bauwerk steht unter Denkmalschutz – wurden mit einem Heißwasser-Spezialverfahren unter Fluorzusatz von Staub und Ruß gereinigt und anschließend mit einem Konservierungsmittel behandelt.
Der Leipziger Hauptbahnhof war zu Beginn dieses Jahrhunderts als Ersatz für mehrere nacheinander entstandene Bahnhöfe der ursprünglich privaten Eisenbahngesellschaft geschaffen worden.
CS.

Lutz Luzina (DMV), Suhl und
Ulrich Schulz (DMV), Neubrandenburg

BR 64 in H0 verbessert

Der VEB Plasticart Annaberg-Buchholz, Werk 5 Zwickau, stellt bekanntlich die beliebten Modelle der BR 64 und der BR 86 her. Im Gegensatz zu der gut detaillierten BR 86, entspricht das Modell der BR 64 nicht exakt dem Vorbild. So entstand die Idee, die 64er mit Hilfe einer 86er zu verbessern.
Zeichnungen und Fotos von der BR 64 enthält das vom transpress VEB Verlag für Verkehrswesen herausgegebene Dampflokarchiv (1).

Material und Hilfsmittel

In der Tabelle sind die Teile aufgeführt, die für den Umbau der BR 64 benötigt werden. Außerdem sind erforderlich: Zwei kleine 2-mm-starke Stücke Fensterhinterglasung (Pyacryl oder Polystyrol), ein 20 mm × 60 mm großer Streifen Zelluloid aus den VERO- oder FAMOS-Bausätzen, ein haselnußgroßer, schwarzer Klumpen SURALIN-Knetmasse, rote Nitrolackfarbe (mit etwas Körperpuder angedickt, entsteht ein matter Farbton), Film- oder Tonbandklebstoff als Klebemittel für die Plastteile (Klebstoff sollte durch Zugabe von farblosen Plastteilen etwas angedickt werden. Plastteile lösen sich im Klebstoff auf!) sowie diverses Werkzeug und eine Glasplatte als Arbeitsunterlage.

Veränderungen am Fahrwerk

Nachdem das Fahrwerk der BR 64 zerlegt wurde, sind die Seitenplatinen nach Abb. 1 zu bearbeiten. Danach wird das Fahrwerk, allerdings ohne Montageplatte und Motor, wieder zusammengesetzt. Jetzt ist die Bodenplatte der BR 86 in Form und Länge dem Fahrwerk der BR 64 anzupassen (Abb. 2 und 3).
Die vordere Halterung der Bodenplatte muß abgetrennt und so befeilt werden, daß sie in die vorn ausgearbeitete Aussparung zwischen den Bremsbackenimitationen der Bodenplatte paßt. Zum Einkleben sollten die vordere Haltung und die Bodenplatte am Fahrwerk der BR 64 angeschraubt sein. Ist die Klebestelle ausgehärtet, wird die Bodenplatte wieder vom Fahrwerk entfernt, und die drei Radsätze werden eingesetzt. Den Befestigungsschrauben werden noch zwei der vier Unterlegscheiben beigegeben.

Aufbau des Rahmenvorderteils und der Steuerung

Zunächst werden die Gummipuffer eingezogen (von vorn gesehen links der halbrunde und rechts der glatte Puffer) und die Einzugsenden abgeschnitten. Schwieriger ist die Montage und der Anbau der Zylinder, des Vorbaues, der Lampenplatte, des Auftritts, der Gleitbahnhalter und des Querstücks an das Fahrwerk. Der Vorbau wird, wie die Steuerung, ohne Schraubverbindung am Rahmen gehalten. Arretiert wird er vorn mit der Lampenplatte und der Stütze hinten mit dem Querstück. Zylinder, Gleitbahnhalter und Kreuzkopf werden am Vorbau mit Hilfe von Rastverbindungen nach Aufschieben montiert. Dann werden die Kuppelstangen auf die Radsätze aufgelegt (die schmalere Kuppelstange muß auf jeder Seite nach vorn zeigen) und durch Einsetzen der vier Kurbelbolzen an den beiden Kuppelradsätzen befestigt. Die hinteren Kurbelbolzen werden noch mit zwei Unterlegscheiben ergänzt. Somit wird ein Herausrutschen der Kuppelstangen aus der Halterung verhindert. Das hintere Loch in den Kuppelstangen ist für die Kurbelbolzen zu groß! Die beiden Treibstangen sind mit einer Rasierklinge auf 28 mm zu kürzen und die entstandenen Kanten mit einer Feile abzurunden. Aus Plastresten entstehen zwei 2-mm-lange Bolzen, die durch das Loch im Kreuzkopf passen. Im Abstand von 0,5 mm von der abgetrennten Seite wird dann jeweils ein Loch mit dem Durchmesser der ausgewählten Plastbolzen gebohrt. Die nach hinten abstehenden Bolzen sind anschließend einzukleben. Danach werden die Treibstangen in die Kreuzköpfe eingesetzt.

Die für den Umbau erforderlichen Teile

	Stück
BR 86	
Gehäuse	1
Kuppelradsatz B	1
Treibradsatz C	1
Haftradsatz D	1
Vorläufer	1
Nachläufer	1
Kupplung	1
Gummipuffer (halbrund)	2
Gummipuffer (gerade)	2
Zylinder (links)	1
Zylinder (rechts)	1
Bodenplatte	1
Befestigungsschrauben für die Bodenplatte	2
Unterlegscheiben für Schrauben	4
Querstück	1
Vorbau	1
Lampenplatte	1
Auftritt	1
Schleifer (links)	1
Schleifer (rechts)	1
Gleitbahnhalter	1
Voreilhebel	2
Schwinge (links)	1
Schwinge (rechts	1
Lenkerstange	2
Kreuzkopf (links)	1
Kreuzkopf (rechts)	1
Kuppelstange (links)	1
Kuppelstange (rechts)	1
Treibstange	2
Gegenkurbel	2
Kurbelbolzen	4
BR 01⁵	
Schwingenstange	2
Bremsschlauchimitation	2
Einheitsloklaterne	2

Gegenkurbeln und Schwingenstangen

Die Gegenkurbeln müssen wir auf 8 mm kürzen, da sie sonst in der Bewegung an die untere Kante der Wasserkästen anstoßen. Um die restlichen Steuerungsteile anbauen zu können, ist es günstiger, die Gleitbahnhalter mit ihren Gleitbahnen noch einmal vom Vorbau zu entfernen. Danach werden die Kreuzköpfe auf die Gleitbahnen aufgeschoben, die Voreilhebel und Lenkerstangen eingesetzt und der ganze Komplex wieder am Vorbau angebracht. Die Treibstangen sind nun auf die Treibradsätze aufzuschieben. Den Abschluß bildet das Einsetzen der Gegenkurbeln.
Sehr schwierig ist das Herstellen der Schwingenstangen. Verwendet werden dazu die Schwingenstangen der BR 01⁵ von PIKO, die auf eine Länge von 17 mm zu kürzen sind. Dazu werden von jeder Seite 8,5 mm abgeschnitten, am besten mit einer scharfen Rasierklinge. Zum geraden Schneiden sollte man eine Anlegekante verwenden. Dies ist für eine gute Klebestelle besonders wichtig. Zuerst werden zwei 5 mm × 10 mm große Zelluloidstreifen angefertigt und ganz leicht mit Klebstoff angelöst. Die Unterseiten und Schnittstellen der Schwingenstangenteile werden zweimal mit Klebstoff eingestrichen und exakt zusammengefügt. Von unten wird jeweils ein Streifen Zelluloid aufgeklebt. Das erhöht die Elastizität, denn bei Kurvenfahrten werden die Schwingenstangen durch Seitenverschiebungen der Treibradachse hohen Biegespannungen ausgesetzt. Die Klebestellen sollten unbedingt 24 Stunden aushärten. Erst dann werden die überstehenden Zelluloidstreifen mit einer Rasierklinge entfernt und die Kanten begradigt. Bei sauberer Arbeit ist es nicht nötig, den roten Farbstreifen zu erneuern. Nun können die Schwingenstangen vorsichtig in die Schwingen und Gegenkurbeln gerastet werden.

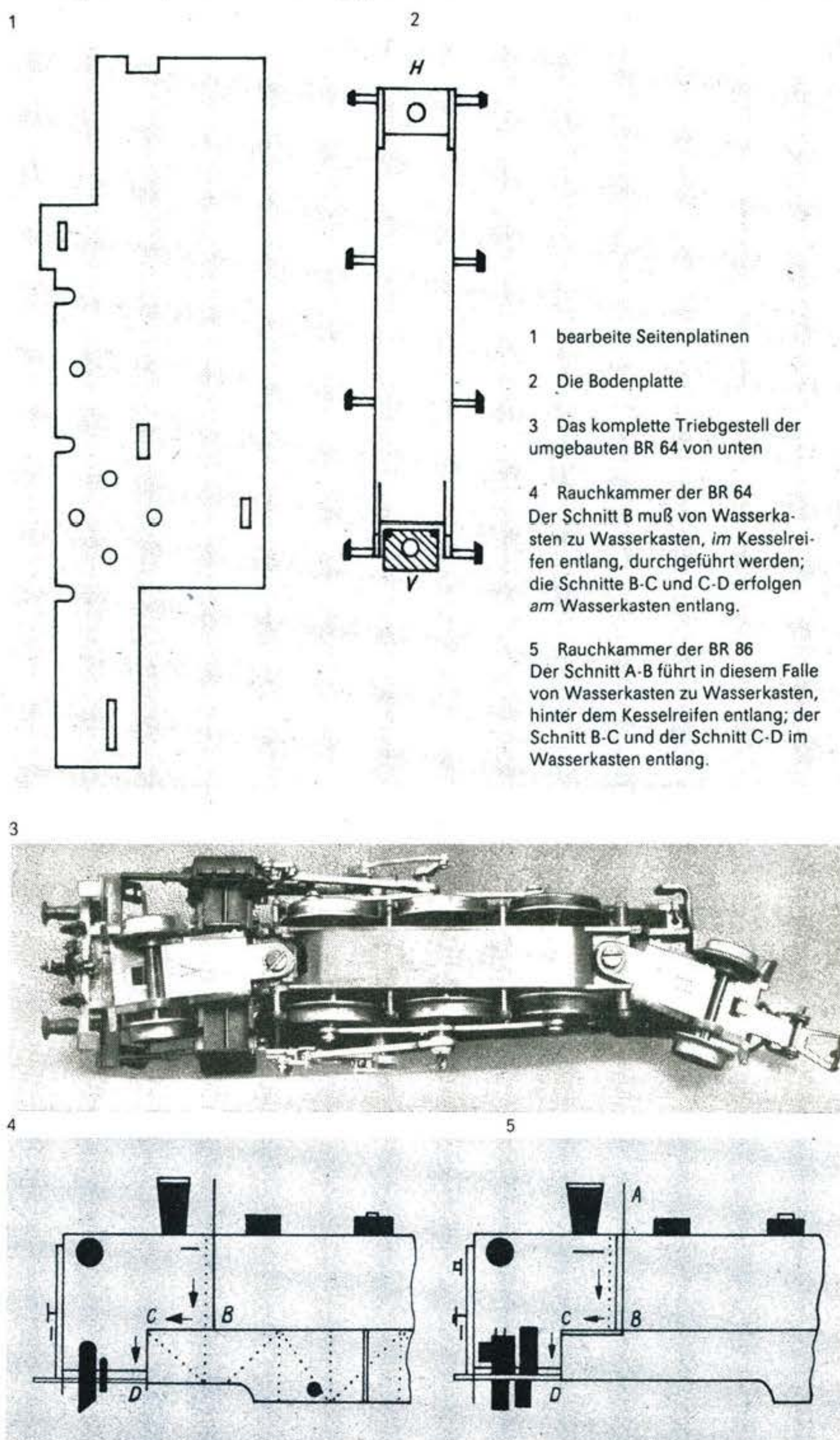
Auswechseln der Rauchkammer

Die gesamte Rauchkammer der BR 86 wird in das Gehäuse der BR 64 eingebaut. Allerdings muß dabei ein Kompromiß eingegangen werden, da die Umlaufbleche um die Pumpen nicht mit der unteren Kante der Wagenkästen der BR 64 abschließen. Mit etwas Geschick ist auch dieser kleine Schönheitsfehler zu beseitigen; man braucht nur die Um-

laufbleche samt den Pumpen von der Rauchkammer zu entfernen und etwas niedriger wieder anzusetzen. Wie schon erwähnt, muß die Rauchkammer der BR 64 herausgetrennt und die Kanten durch Feilen und Schleifen begradigt werden (Abb. 4 u. 5). In gleicher Weise wird mit der Rauchkammer der BR 86 verfahren. Hier sollte man zuvor die roten Leitungen unterhalb der Wasserkästen mit einer Rasierklinge vom Gehäuse trennen, da sie noch benötigt werden. Beim Befeilen der Schnittkanten ist zu beachten, daß sie vorerst etwas überstehen, da diese Rauchkammer der BR 86 etwas kleiner ist als die herausgetrennte der BR 64. Bevor dieses Rauchkammerteil der BR 86 in das Gehäuse der BR 64 eingebaut wird, müssen die zu langen Umlaufbleche unbedingt an die Wasserkästen anstoßen. Deshalb sind erstere auf eine Länge von 12,7 mm abzufeilen. Nun wird die Rauchkammer der BR 86 in das Gehäuse der BR 64 eingepaßt. Die Schnittkanten werden solange befeilt, bis sie plan aufeinander liegen.
Jetzt müssen sämtliche Klebestellen mehrmals mit Klebstoff eingestrichen und somit für den Klebevorgang angelöst werden. Wenn die bestrichenen Klebekanten zu trocknen beginnen, sind sie nochmals mit Klebstoff zu bestreichen und anschließend zusammenzufügen. Die Rauchkammer wird genau in das Gehäuse einjustiert und muß mindestens eine Stunde trocknen. Nach dem Aushärten der Klebestellen werden noch einmal im Innenraum des Gehäuses, um die Klebestellen herum, die Plaste mit Klebstoff gelöst und kleine, gebogene Plaststückchen über den Klebenähten eingeklebt. Überstehende Kleberänder werden nach etwa 14 Stunden mit einem scharfen Messer oder einer Rasierklinge entfernt. Stellen, auf denen durch Klebstoff ein matter Farbton entstanden ist, werden mit Zahnpasta wieder auf Halbglanz poliert.
Sollten durch ungerade Klebekanten Spalten an den Klebenähten zu sehen sein, so sind sie mit schwarzer Suralin-Knetmasse auszufüllen. Mit einem angefeuchteten Schraubendreher spachtelt man die Oberfläche gerade. Die Knetmasse härtet mit der Zeit von selber aus und ist deshalb ein guter Fugenfüllstoff.

Der Ballast und die Details

Der aus der BR 86 entnommene Ballast wird hinter dem Führerhaus in das Gehäuse geklebt. Das kann ebenfalls mit reichlich Klebstoff geschehen.
Das fertige Gehäuse wird nun probeweise auf das Fahrgestell aufgesetzt und festgeschraubt.
Anschließend werden vom Gehäuse der BR 86 die Dampfpfeife, die Wasserkastendeckel, die Leitungen unterhalb der Wasserkästen, des Führerhauses und des Einstiegs und von dem übriggebliebenen Rauchkammervorbau der BR 64 die Leiterauftritte und die großen Lampenummantelungen abgetrennt. Vom Dampfdom der BR 64 wird die Dampfpfeife entfernt. Die Trittleisten unterhalb des Führerhauses und der Wasserkästen werden durchbrochen und die Kanten durch Schaben und Feilen begradigt (Abb. 6 u. 7).
Anschließend sind die Puffer einzuziehen und die Einzugsenden im Gehäuse abzuschneiden. Die Wasserkastendekkel werden, im Abstand von 10 mm vom Führerhaus, auf den Wasserkästen befestigt, Dampfdom und Dampfpfeife an den vorgesehenen Stellen. Die Leitungen werden unterhalb der Wasserkästen, des Führerhauses und des Einstiegs angeklebt. Damit die Steuerungsteile nicht in ihren Bewegungsabläufen gehemmt werden, sind die Leitungsführung zu unterbrechen (linke Seite) und zu kürzen (rechte Seite). Um die Länge der Rohrleitung in der Trittleiste unterhalb des Führerhauses zu erreichen, werden erstere durch runde Plastabfälle verlängert.
Zur Verglasung der Fenster in der Führerhausvorderwand und Rückwand eig-



1 bearbeite Seitenplatinen

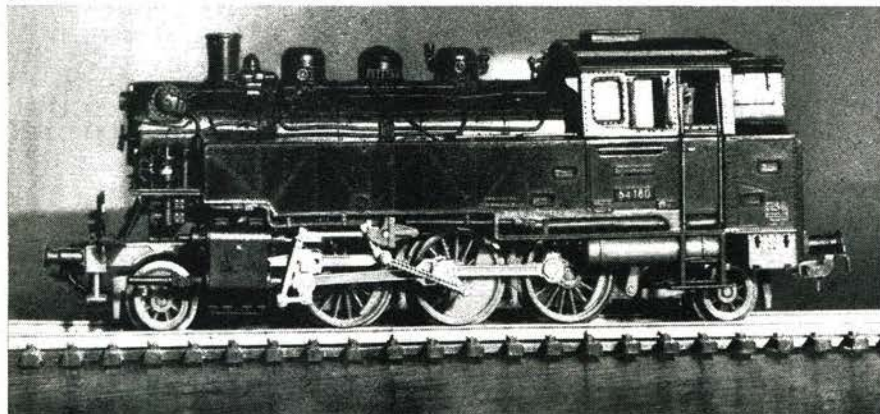
2 Die Bodenplatte

3 Das komplette Triebgestell der umgebauten BR 64 von unten

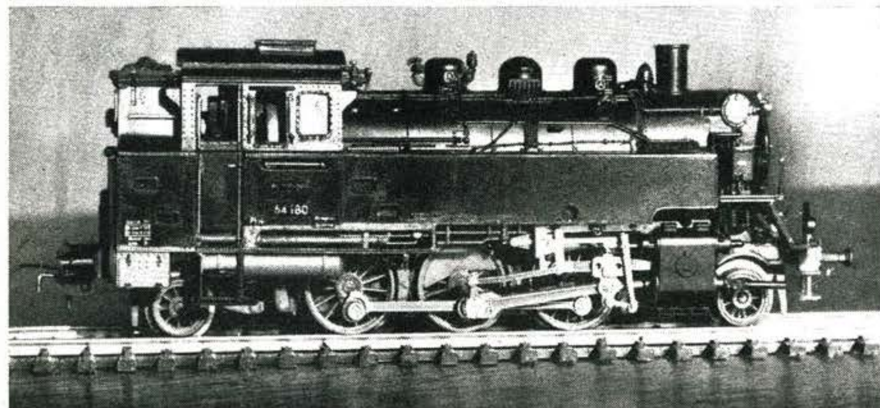
4 Rauchkammer der BR 64
Der Schnitt B muß von Wasserkasten zu Wasserkasten, *im* Kesselreifen entlang, durchgeführt werden; die Schnitte B-C und C-D erfolgen *am* Wasserkasten entlang.

5 Rauchkammer der BR 86
Der Schnitt A-B führt in diesem Falle von Wasserkasten zu Wasserkasten, hinter dem Kesselreifen entlang; der Schnitt B-C und der Schnitt C-D im Wasserkasten entlang.

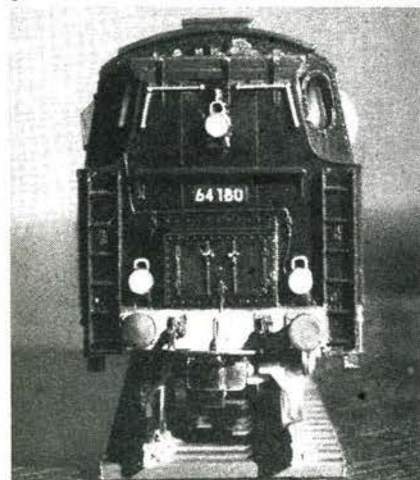
6



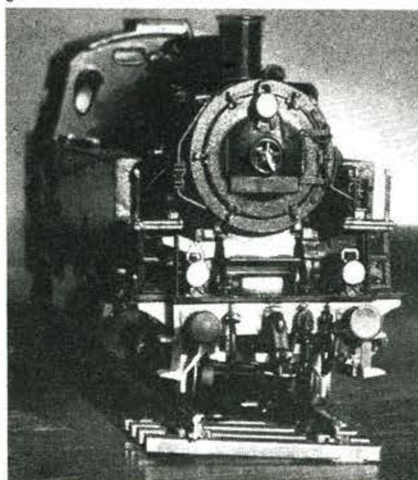
7



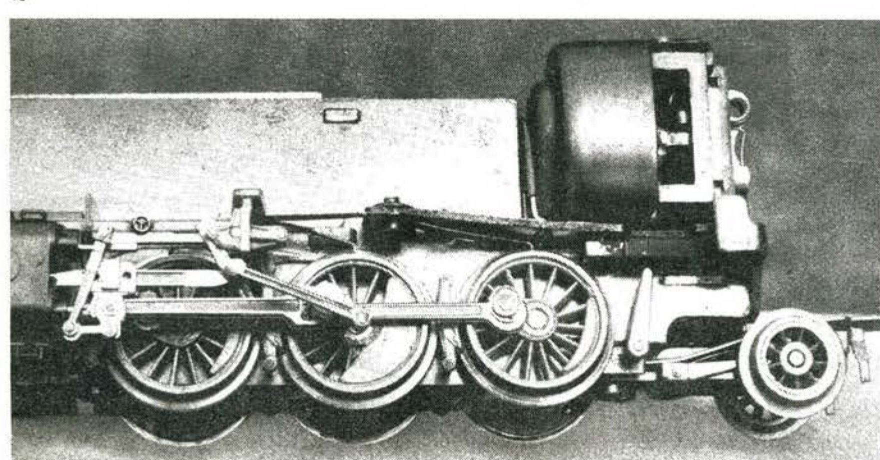
8



9



10



6 Fertiges Umbaumodell von der linken Seite.

7 Das Umbaumodell von der rechten Seite. Sehr gut zu erkennen ist das zu hoch angesetzte Umlaufblech an der Pumpe.

8 Die umgebaute BR 64 mit der oberen Loklaterne.

9 Die umgebaute BR 64 von vorne, jedoch ohne Nummernschild.

10 Die linke Seite des umgebauten Modells mit dem Stromabnehmer.

Zeichnungen: L. Luzina, Suhl; Fotos: R. Heym, Suhl

nen sich Zelluloidstreifen, die von hinten gegen die Fenster geklebt werden. Die Verglasung der Seitenfenster erfolgt mit glasklarem Pyacryl oder Polystyrol. An der Rückwand des Gehäuses wird nun noch die dritte Laterne (L-Teil) angebracht (Abb. 8). Übrig bleiben dann lediglich die beiden Leiterauftritte von der BR 64. Nachdem die Kanten der ehemaligen Befestigung begradigt sind, werden sie auf der Lampenplatte befestigt.

Die Beschilderung und Farbgebung

Die auf fotografischem Wege herzustellenden Schilder werden sauber ausgeschnitten und mit einer Rasierklinge noch einige Papierschichten von der Rückseite getrennt, damit das Schild nicht so auffällig vom Gehäuse absteht. Die Ränder werden mit schwarzem Faserschreiber gefärbt und das Schild mit Fotokleber geleimt. Um einheitliche Laternen zu erreichen, müssen die hinteren Laternen noch weiß gefärbt werden. Mit dem roten Nitrolack wird anschließend der gesamte Umlauf der Lok lackiert. Dazu gehören die unteren Kanten der Umlaufbleche, die Unterkanten der Wasserkästen bis unter den Führerstand und den Einstieg. Falls nötig, müssen noch die Schwingenstangen mit roter Farbe ausgezogen werden.

Zugkraft verbessert

Werden für den hinteren Kuppelradsatz keine Haftreifen verwendet, reichen die Kräfte gerade aus, um einen kleinen Personenzug zu befördern. Dafür setzen wir den Stromabnehmer für alle drei Radsätze ein, um ein sicheres Befahren der Gleise und Weichen zu gewährleisten. Soll beides erreicht werden, muß folgendes beachtet werden: Der hintere Radsatz wird gegen einen mit Haftreifen ausgetauscht. Der hintere Stromabnehmer wird etwas nach innen gebogen und eingeschlitzt. Dies kann mit einer kleinen Nagelschere geschehen. Die Stromabnehmer werden so justiert, daß sie auf den Spurkränzen der Haftreifenräder aufliegen (Abb. 10).

Quellenangaben

(1) Weisbrod/Müller/Petznick: Dampflokarchiv 3, transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin, 1978, S. 22/23 und 125/126

(2) Müller, K.: Wie warte, pflege und repariere ich Modellbahntriebfahrzeuge und elektromagnetisches Zubehör? (30), Der Modelleisenbahner, Berlin 29 (1980) 9, S. 268/269

(3) Feuereißen, G.: Noch etwas zur Umbauanleitung der BR 75^5 in H0, Der Modelleisenbahner, Berlin 28 (1979) 10, S. 306/307

Dipl.-Ing. Helmut Behrends,
Ing. Wolfgang Hensel und
Dipl.-Ing. Gerhard Wiedau, Berlin

Güterwagen deutscher Eisenbahnen

Güterwagenbauarten 1930

Der Güterwagenpark der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft bestand im Jahre 1930 aus Wagen von vier Entwicklungsstufen und zwar denen der Länderbau-, der Verbands- und der Austauschbauart sowie den ersten Versuchsgüterwagen der geschweißten Bauart (Leichtwagenbau).

Leichtwagenbau durch neue Stahlsorten

Die ersten Impulse erhielt der Leichtwagenbau durch den Übergang vom Holz- zum Stahlwagenbau. Die dabei erzielten Gewichtseinsparungen[1] waren mit einer Erhöhung der Stabilität der Fahrzeuge verbunden.

Eine weitere Senkung der Wageneigengewichte wurde durch die Verwendung von Baustählen mit erhöhten Festigkeitswerten erreicht. Legierte Stähle, die bessere statistische Eigenschaften aufwiesen, waren seit längerer Zeit bekannt, jedoch in der Herstellung zu teuer und in der Verarbeitung zu aufwendig. Aus der Forderung nach preiswerten und leicht zu verarbeitenden Stahlsorten entstanden nicht zuletzt auch für den Wagenbau neue Baustähle.

Wurden anfangs lediglich Baustähle St 37 verwendet, im geringen Maße auch ein Kohlenstoff-Stahl mit einer Festigkeit von 45 bis 55 kp/mm², so kam ab 1930 verstärkt St 48, Siliziumbaustahl und der sogenannte Unionbaustahl zum Einsatz. Die Waggonbauer konnten jedoch nicht in allen Fällen die Vorteile der neuen Stahlsorten voll ausnutzen, da aufgrund der Rücksicht auf die Korrosionsgefahr die Konstruktionen überdimensioniert wurden.

Zur Wertmessung der einzelnen Stahlsorten mußten nicht nur die statischen Eigenschaften, sondern auch der Korrosionswiderstand herangezogen werden. Für den Waggonbau ergab die Herabsetzung der Streckengrenzen bei gleichzeitiger Herabsetzung des Korrosionswiderstandes die Möglichkeit, die einzelnen Bauteile in ihrem Gewicht[1] erheblich zu verringern.

Leichtwagenbau durch Schweißen

Das Nietverfahren brachte einmal durch die Überlappung der Bleche und zum anderen durch die Nietköpfe eine Gewichtzunahme. Gleichzeitig brachte sie auch eine erhöhte Korrosionsanfälligkeit, da die Bleche nicht vollkommen dicht aufeinander lagen und damit auch etwas luft- und wasserundurchlässig waren. Die Schweißtechnik ermöglichte im Waggonbau eine wesentliche Verbesserung beim gleichzeitigen Übergang zur fließenden Formgebung.

Die Güterwagengattungen der Austauschbauart wurden weiter entwickelt und in geschweißter Bauart ausgeführt. Die K-, V-, R- und Gl-Wagen wurden anfangs sowohl mit St 37 als auch mit St 52 gebaut. Damit war die Möglichkeit gegeben, die Verringerung des Eigengewichts[1] durch das Schweißen allein und bei gleichzeitiger Anwendung von Baustählen mit höherer Festigkeit zu ermitteln. Dabei stellte man fest, daß Eigengewichtseinsparungen[1] von 8,5 bis 13 % und in Verbindung mit der Einführung von St 52 von 18 bis 23 % erzielt wurden. Äußerlich unterschieden sich die geschweißten Wagen wenig von den genieteten.

Genietet bzw. geschraubt wurden an den geschweißten Güterwagen nur die Beschlagteile, Achshalter, Puffer und Tragfederböcke, die aus Gründen der Unterhaltung leicht auswechselbar sein mußten.

Vierachsiger Schienenwagen (SSla)

Der geschweißte Schienenwagen aus St 52 war mit Drehgestellen aus Blechwangen ausgerüstet. Die Verteilung der Rungen und der Querträger wurden abweichend vom genieteten Wagen des Austauschbaues so hergestellt, daß hinter jeder Runge ein Querträger saß. Jedes Rungenpaar bildete also mit dem dazu gehörenden Querträger eine Einheit, die den seitlichen Druck der Ladung aufnahm und zu den beiden doppel-T-förmigen fischbauchartigen Mittellangträgern (vgl. „me" 4/84, S. 32) weiterleitete.

Das Bremserhaus und das Bühnengeländer waren abhebbar (Nebengattungszeichen a), um lange Gegenstände über das Kopfstück hinaus laden zu können.

Wichtige Daten:

– Gattungsbezirk	Köln
– Länge über Puffer	20 100 mm
– Drehzapfenabstand	12 800 mm
– Drehgestellachsstand	2 000 mm
– Eigenmasse[1]	20 530 kg
– Lademasse[1]	40 000 kg
– Ladelänge	18 500 mm
– Ladebreite	27 500 mm

Kalkdeckelwagen (K)

Für den geschweißten Kalkdeckelwagen aus St 52 wurden, da es z. B. für die Profile der Stirnwandrungen, der Versteifung der Türen, der Klappdeckel und des Daches keine DIN-Größen gab, abgekantete Bleche verwendet.

Wichtige Daten:

– Gattungsbezirk	Wuppertal
– Achsstand	4 000 mm
– Länge über Puffer	8 100 mm
– Eigenmasse[1]	
ohne Handbremse	9 500 kg
mit Handbremse	10 000 kg
– Lademasse[1]	15 000 kg
– Ladelänge	6 800 mm
– Ladebreite	1 500 mm
– Türbreite	1 500 mm

Offener Güterwagen (Om)

Die abgekanteten bzw. gepreßten Profile waren nicht überall verwendbar und außerdem sehr teuer. Daher wurden für den geschweißten Om-Wagen aus St 52 neue Profile für die Kopfstücke, die äußeren und mittleren Langträger sowie für die Pufferstreben entwickelt.

Zur Verbesserung der Laufeigenschaften erhielten diese Wagen neunlagige Tragfedern von 1500 mm Länge mit einem 120 mm × 16 mm großen Blattquerschnitt. Sie waren über Schaken und Schakenrollen mit den Tragfederböcken verbunden. Die Bodenrahmenwinkel unter den Türen waren durch ein Sprengwerk verstärkt und die Türrungen oben durch Schrägstreben abgesteift.

Wichtige Daten:

– Gattungsbezirk	Breslau
– Achsstand	4 500 mm
– Länge über Puffer	9 100 mm
– Eigenmasse[1]	8 900 kg
– Lagemasse[1]	20 000 kg
– Ladelänge	7 720 mm
– Ladebreite	2 756 mm
– Bordwandhöhe	1 550 mm
– Türbreite	1 500 mm

Laufverbesserungen für Güterwagen

Die Güterzuggeschwindigkeiten betrugen im Jahre 1930 im allgemeinen 55 km/h für Nahgüterzüge, 60 km/h für Durchgangsgüterzüge und 65 km/h für Eilgüterzüge. Zur Mitnahme von Güterwagen mit sehr eiligen Sendungen in Personenzügen für Geschwindigkeiten von etwa 90 km/h mußten neue Güterwagen entwickelt werden.

So wurde ausgehend von den vorhandenen Gl-Wagen mit 7000 mm Achsstand ein Glhs-Wagen mit 7700 mm Achsstand und einer Ladefläche von 29,4 m² für 90 km/h entworfen. 650 Wagen dieser Bauart wurden in genieteter Ausführung beschafft. Sie waren mit Heizleitung, Kkp-Bremse und Ringfederpuffern ausgerüstet.

1 Vierachsiger Schienenwagen (SSla)

2 Kalkwagen (K)

3 Offener Güterwagen (Om)

4 Gedeckter Wagen zur Beförderung von seuchenverdächtigen Tieren (Gr)

5 Gedeckter großräumiger vierachsiger Wagen für Schnellzüge (GGhs)

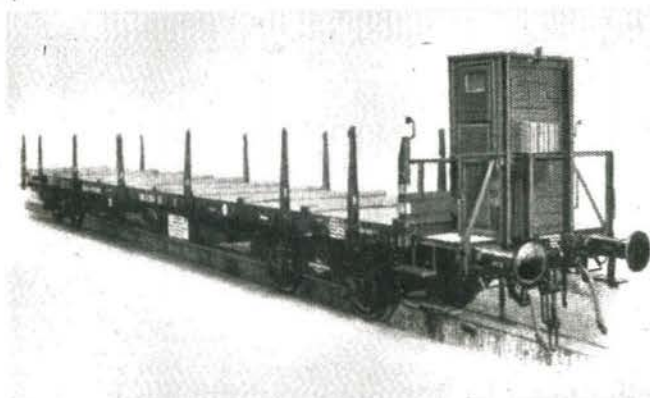
6 Gedeckter großräumiger Wagen mit Stirnwandtüren (Glt)

Da jedoch etwa 80 % aller reichsbahneigenen Wagen nur eine nutzbare Länge von 7500 mm besaßen, mußten diese Fahrzeuge beim Verwiegen mehrfach verzogen werden. Aus diesem Grunde entstand ein Glhs-Wagen mit 7000 mm Achsstand für 90 km/h. Der Wagenkastenüberhand wurde von 2250 mm auf 1250 mm verkürzt.

Gedeckter Wagen für schnellfahrende Züge (Glhs)

Dieser Wagen stellte zur damaligen Zeit eine neue Gattung dar, da seine Größe zwischen der des alten Gl- und des G-Wagens lag. Der in geschweißter Bauart ausgeführte Glhs-Wagen war mit einer Kkp-Bremse, Ringfederpuffern und neuen Achshaltern aus gepreßtem Stahlblech (16 mm) ausgerüstet. Die Achshalter waren so ausgelegt, daß der Wagen auch im Umsetzverkehr auf Breitspur verwendet werden konnte.
Die Wagen waren teilweise mit elektrischer Heizleitung ausgerüstet (Nebengattungszeichen e). Ende der 30er Jahre wurden diese Güterwagen aufgrund ihrer kleineren Ladefläche dem Gattungsbezirk Oppeln mit dem Gattungszeichen Grhs zugeordnet.

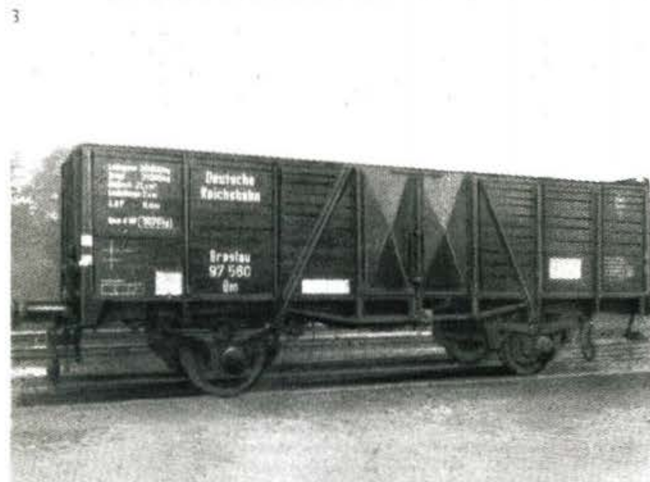
1



2



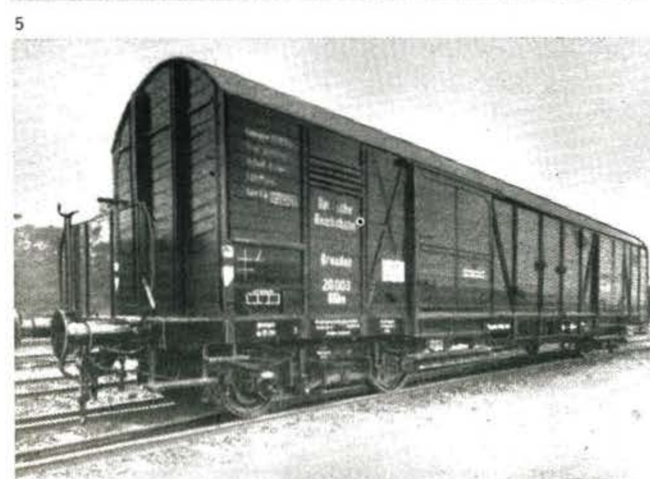
3



4



5



6



Wichtige Daten:
- Gattungsbezirk — Dresden
- Achsstand — 7 000 mm
- Ladefläche — 24,2 m^2
- Eigenmasse[1] — 12 860 kg
- Lademasse[1] — 15 000 kg

Gedeckter großräumiger Güterwagen für Schnellzüge (GGhs)

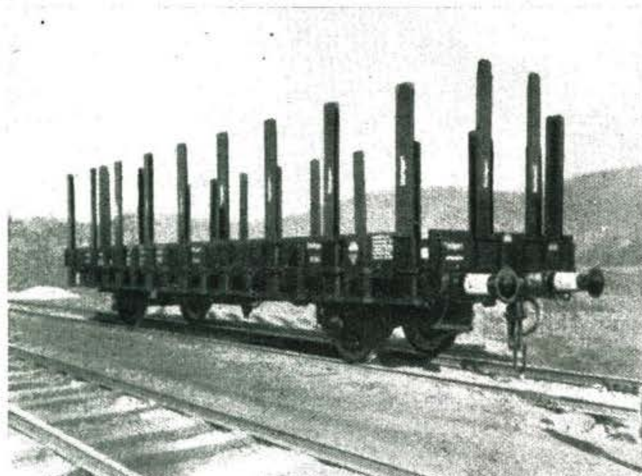
Diese geschweißten Güterwagen für 120 km/h hatten eine Ladefläche von 41,7 m^2. Zur Erleichterung der Be- und Entladung waren pro Seitenwand zwei Schiebetüren von je 2 m Breite vorgesehen. Diese Wagen erhielten die geschweißten Görlitzer Drehgestelle mit einem Achsstand von 2600 mm und teilweise elektrische Heizleitungen (Nebengattungszeichen e).

Wichtige Daten:
- Gattungsbezirk — Dresden
- Länge über Puffer — 17 000 mm
- Drehzapfenabstand — 11 000 mm
- Eigenmasse[1] — 22 500 kg
- Lademasse[1] — 15 000 kg
- Laderaum — 90,17 m^3
- Ladelänge — 15 520 mm
- Ladebreite — 2 690 mm
- Türbreite — 2 000 mm
- Türhöhe — 1 995 mm

Gedeckter großräumiger Güterwagen mit Stirnwandtüren (Glt)

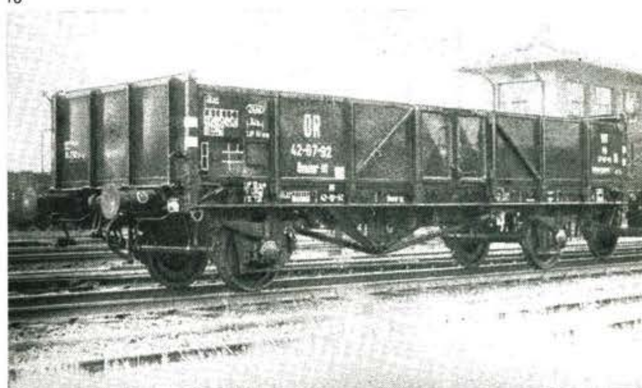
Dieser geschweißte Güterwagen war mit einer 1800 mm langen weichen Tragfeder ausgerüstet.

Wichtige Daten:
- Gattungsbezirk — Dresden
- Achsstand — 7 000 mm
- Eigenmasse[1]
  ohne Handbremse — 13 500 kg
  mit Handbremse — 14 200 kg
- Lademasse[1] — 15 000 kg
- Laderaum — 79,1 m^3
- Ladelänge — 10 720 mm
- Ladebreite — 2 740 mm
- Türbreite — 2 000 mm
- Türhöhe — 2 000 mm









7 Offener Wagen mit hölzernen Rungen (R)

8 Gedeckter Wagen für schnellfahrende Züge (Glhs)

9 Offener Güterwagen der Bauart „Villach" (Ommu) mit der Anschrift der DR von 1951 bis 1968

10 und 11 Offener Güterwagen der Bauart Linz (Omm) mit der Anschrift der DR von 1951 bis 1968

Fotos und Zeichnung: Sammlung der Verfasser

Offener Wagen mit hölzernen Rungen (R)

Der geschweißte R-Wagen hatte Tragfedern von 1650 mm Länge, die über Schaken und Schakenrollen mit den Tragfederböcken verbunden waren. Die Wagen verfügten außerdem über gepreßte Achshalter von 16 mm Blechdicke und 22 hölzerne Rungen.

Wichtige Daten:
- Gattungsbezirk — Stuttgart
- Achsstand — 7 000 mm
- Länge über Puffer — 12 100 mm
- Eigenmasse[1] — 11 800 mm
- Lademasse[1] — 15 000 mm
- Ladelänge — 10 720 mm
- Ladebreite — 2 720 mm
- Bordwandhöhe — 400 mm

Gedeckter Wagen zur Beförderung von seucheverdächtigen Tieren (Gr)

Zur Beförderung von seuchenverdächtigem Vieh wurden besondere Güterwagen hergerichtet. Sie waren mit Einrichtungen versehen, die, ohne daß die Belüftung der Wagen ausfiel, die tieri-

schen Fäkalien im Wagen zurückhielten. Die Fäkalien wurden in einer über den gesamten Wagenboden reichenden Metallwanne aufgefangen. Die Entleerung erfolgte über Schläuche, die an den Stirnwänden hochgeführt waren. Zur Entleerung wurden die Schläuche herabgelassen. Im Wageninneren war vor der Türöffnung eine doppelte und luftdurchlässige Schiebetür eingebaut und tierische Fäkalien sowie Regen aber zurückhielt. Die zu diesem Zweck in den Türrahmen eingebauten Leitbleche waren dachförmig ausgebildet. Die äußere Schiebetür ließ sich durch die vorhandene Sicherung nur dann schließen, wenn die innere Schiebetür verschlossen war.

Wichtige Daten:

– Gattungsbezirk	Kassel
– Achsstand	4 500 mm
– Länge über Puffer	
ohne Handbremse	9 100 mm
mit Handbremse	9 800 mm
– Eigenmasse[1]	
ohne Handbremse	11 500 kg
mit Handbremse	12 000 kg
– Lademasse[1]	15 000 kg
– Ladelänge	7 720 mm
– Ladebreite	2 740 mm
– Laderaum	57,0 m³
– Türbreite	1 500 mm
– Türhöhe	2 000 mm

Offener Güterwagen (Omm)

Dieser geschweißte Güterwagen wurde in zwei verschiedenen Arten gebaut: Ommu, Gattungsbezirk Villach mit 1550 mm hohen Bordwänden und Omm, Gattungsbezirk Linz mit 1000 mm hohen Bodenwänden.

Das bauartgleiche Untergestell beider Wagen war mit einem räumlichen Sprengwerk ausgerüstet.

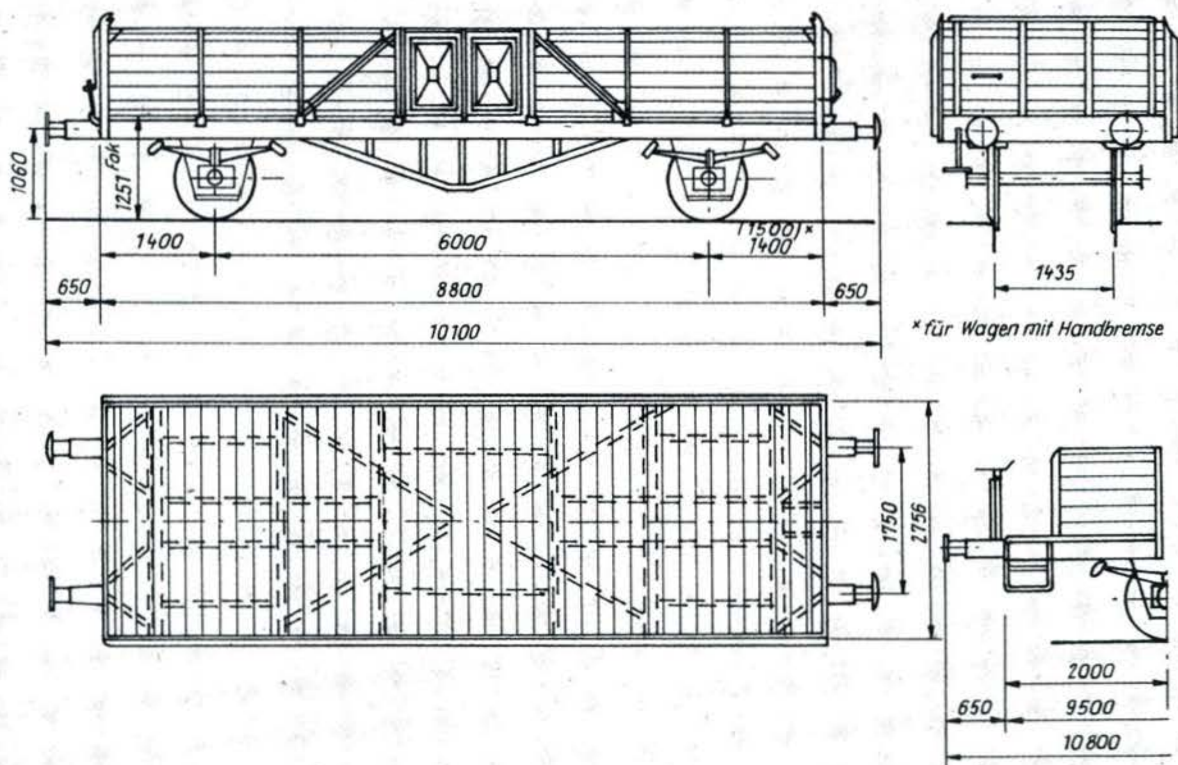
Wichtige Daten:

Achsstand	6 000 mm
– Länge über Puffer	
ohne Handbremse	10 100 mm
mit Handbremse	10 800 mm
– Eigenmasse[1]	
ohne Handbremse	10 300 kg
mit Handbremse	10 800 kg
– Lademasse[1]	20 000 kg
– Ladelänge	8 720 mm
– Ladebreite	2 756 mm
– Türbreite	1 500 mm

1) heutige Bezeichnung Masse, früher Gewicht

Quellenangaben
(1): Hundert Jahre Deutsche Eisenbahn; Jubiläumsschrift zum hundertjährigen Bestehen der Deutschen Eisenbahn
(2): Organ für den Fortschritt des Eisenbahnwesens, Heft 12, 1932
(3): E. Kreißig: Leichtwagenbau; Glasers Annalen, Nr. 1315, 1932
(4): J. Schinke: Die neue Entwicklung im Güterwagenbau; Glasers Annalen, Nr. 1400, 1935

11



TT-Standardgleise verbessert

Das im Handel erhältliche TT-Standardgleis des VEB BTTB hat eine gute Qualität. Zusammen mit den Weichen- und Kreuzungsformen können interessante und vor allem weitgehend vorbildgetreue Gleisfiguren aufgebaut werden. Beim Betrachten der Anschluß-, Unterbrecher- und Schaltgleise sticht das unförmige und wohl auch materialunökonomische „Anschlußpaket" in die Augen, das überhaupt nicht in die Modellbahnlandschaft paßt. Was gibt es da zu verbessern?

Benötigt werden ein Schraubendreher, eine Nadelfeile, eine Schere und ein Seitenschneider. Die Befestigungslaschen sind mit einem Schraubendreher aufzubiegen und die Anschlußwippen von dem angespritzten Plastteil abzuziehen. Die angespritzte Platte wird mit einem Seitenschneider sauber abgeschnitten. Mit einer Nadelfeile können die Schwellen noch etwas geglättet werden. Nun müssen die Anschlußbleche noch geringfügig gekürzt werden, und fertig ist die kleine Bastelei. Beim Anlöten der Anschlußdrähte gibt es keine Probleme, nur sollte eine übermäßige Erwärmung vermieden werden.

Nach dem Verlegen und Schottern des Gleismaterials ist von den Anschlüssen kaum etwas zu sehen.

A. Schuster, Weinböhla

Jürgen Engwicht (DMV), Lobbe (Rügen)

Die AG 5/21 Göhren

Daß im äußersten Norden unserer Republik mit gleicher Liebe, Sorgfalt und ebenso großem Enthusiasmus – wenn auch nicht so intensiv wie im Süden unseres Landes – die „Modellbahnerei" betrieben wird, ist hinreichend bekannt. Viele Arbeitsgemeinschaften im DMV-Bezirk Greifswald entstanden erst in den 70er Jahren und haben meist nur 10 bis 20 Mitglieder.

Fünf Modellbahnfreunde Ostrügens beschlossen Anfang 1976 eine Arbeitsgemeinschaft ins Lebens zu rufen. In einem 20 Meter langen und 4 Meter breiten Arbeitsraum des Göhrener Ferienheims „Ernst Thälmann" sollte eine Gemeinschaftsanlage entstehen.

Am 21. April 1976 wurde dann die AG 5/21 gegründet. Wenig oder keine Erfahrungen und unterschiedliche Auffassungen über Ziel und Aufbau einer Gemeinschaftsanlage bestimmten die Höhen und Tiefen der folgenden Zeit. Viele Freunde des Bezirksvorstandes, Mitglieder der Arbeitsgemeinschaften 5/14 Saßnitz, 5/5 Greifswald sowie Freunde der Cottbus AG 2/15 „Spreewaldbahn" und der AG 3/13 aus Karl-Marx-Stadt halfen uns. Der Rat der Gemeinde Göhren, Feriendienstträger und Betriebe unterstützten das Vorhaben finanziell. Schließlich fand während der Pfingstfeiertage 1979 gemeinsam mit den Saßnitzer Freunden unsere erste gemeinsame Modellbahnausstellung in Saßnitz statt. Nach Fertigstellung der zunächst 5,8 Meter × 1,9 Meter großen H0-Gemeinschaftsanlage – diese Abmessungen entstanden durch die für die Grundplatte verwendeten Federböden ausgesonderter Betten des Ferienheims – folgten 1981 und 1983 weitere gemeinsame Ausstellungen. Hier waren dann eine 6 m² große TT-Anlage und eine von den Saßnitzer Freunden übernommene Diorama-Wand über die Entwicklung der Eisenbahn, einem auf dem Spezialistentreffen preisgekrönten Exponat der Saßnitzer Jugendfreunde, zu sehen. Bis Ende August 1984 konnten sich 10 000 Besucher von den Aktivitäten unserer AG überzeugen. Inzwischen ist die Gemeinschaftsanlage schon 10,80 Meter lang. Eine zweigleisige Hauptbahn mit abzweigender eingleisiger Nebenbahn ist bereits vorhanden. Hinzu soll noch ein rund 10 m² großer Güterbahnhof kommen.

Großen Zuspruch fanden außerdem die bisher während der Ausstellungen gezeigten Fotodokumentationen über das Vorbild, vermitteln sie doch einen Einblick in die Geschichte der Eisenbahnen auf der Insel Rügen. Hinzu kommen Informationen über den interessanten und vielseitigen Beruf des Eisenbahners.

Die derzeit 10 Mitglieder zählende Arbeitsgemeinschaft beschäftigte sich aber nicht nur mit dem Anlagenbau. Wir gaben bei verschiedenen und vom Bezirksvorstand Greifswald organisierten Sonderzugfahrten Unterstützung, beteiligten uns an den Rekonstruktionsarbeiten auf der Strecke Putbus–Göhren und am Aufbau des denkmalgeschützten Bereichs im Bahnhof Putbus. Der Bau einer Soli-Anlage in der Nenngröße N und deren Aufstellung in einem Ferienheim fand große Resonanz. Insgesamt wurden von der AG bisher über 3000,– Mark an Solidaritätsgeldern abgeführt. Sehr gefragt sind auch die von uns in letzter Zeit herausgegebenen Diaserien über die ehemaligen Rügenschen Kleinbahnen. 1983 mußten die bisherigen Räume aufgegeben werden. Durch die großzügige Unterstützung zahlreicher Institutionen wurde schließlich eine Lösung gefunden: Das ehemalige Göhrener Warmbad ist unser jetziges Domizil. Mehr als 1000 VMI-Stunden wurden für den Umbau investiert – unser Beitrag zum 35. Jahr des Bestehens unserer Republik.

1 Blick auf den westlichen Teil des im Mittelpunkt der Gemeinschaftsanlage stehenden Bahnhofs Neuenburg.
Die Bedienung der Gemeinschaftsanlage erfolgt über ein zentrales Bedienungspult. Es ist nach den bei der Deutschen Reichsbahn vorhandenen Gleisbildstellwerken aufgebaut. Für die Einstellung von Zug- und Rangierfahrstraßen stehen Start- und Zieltasten zur Verfügung. Um bei Gefahren oder falscher Tastenbedienung die Grundstellung der Anlage wieder herzustellen, ist eine zentrale Nottaste vorhanden. Der für die Anlage erforderliche Fahrstrom wird aus sechs verschiedenen Transformatoren zugeführt. Die Weichen, Signale und Relais sind an einer zentralen Stromversorgung angeschlossen, die alle weiteren benötigten Wechselspannungen zur Verfügung stellt (10 V, 12 V, 16 V und 24 V).

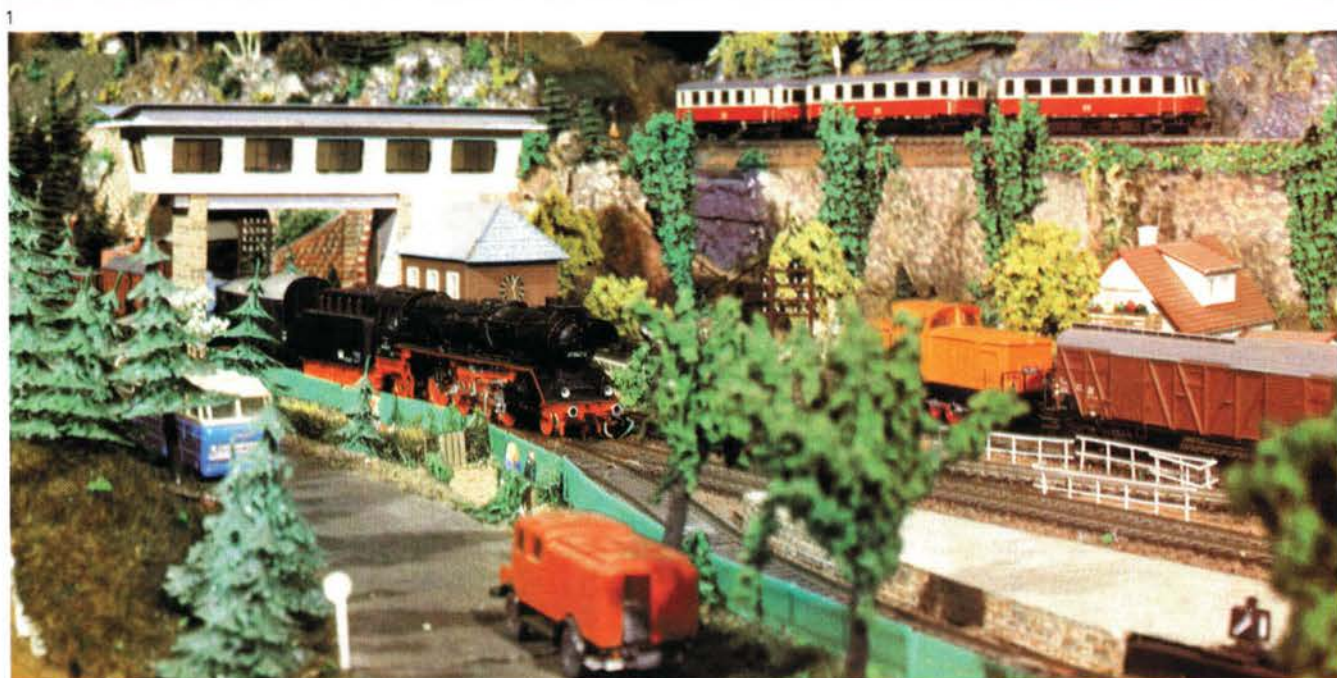
2 Östlicher Bahnhofskopf von Neuenburg. Der Städteexpreßzug verläßt gerade den Bahnhof. Im Bw stehen einige Museumslokomotiven.
An der bereits bestehenden Gleisanlage des Hauptbahnhofs mußten nachträglich noch zusätzliche Trennstellen eingebaut werden. Dadurch ist der Bahnhofsbereich jetzt völlig abschaltbar. Es erhalten dann nur die Gleis- und Weichenabschnitte Spannung, für die eine Fahrstraße eingestellt wurde. Dadurch können mehrere Ein- und Ausfahrten ohne eine zusätzliche Bedienung von Fahrreglern stattfinden. Der in allen Gleisen vorhandene Nulleiter – er führt alle Spannungen, die für die Anlage benötigt werden – ist jedoch nicht unterbrochen worden. Für die nachträglich gebaute Automatikstrecke wurden alle erforderlichen Trennstellen gleich vorgesehen. Für Schaltaufgaben erhielt das Schienenprofil des Nulleiters zusätzliche Kontakte. Dazu wurden das Schienenprofil im Abstand von 2 bis 3 cm zweimal unterbrochen und die so entstandene Lücke im Nulleiter überbrückt. Das kurze stromlose Stück dient nun als Schienenkontakt und erfüllt seine Schaltfunktion durch Befahren. Diese Methode hat sich bestens bewährt, da schon mit der ersten Fahrzeugachse (Metall) der gewünschte Schaltvorgang ausgelöst wird.
Außerdem wurden an bestimmten Stellen noch Schutzgaskontakte in das Schwellenband eingebaut. Dadurch haben nur bestimmte Züge an Haltepunkten einen kurzen Aufenthalt, alle anderen halten hier dann nicht.

3 Während der Städteexpreßzug den Bahnhof verläßt, nähert sich ein Traditionszug, gezogen von einer Lok der BR 75^5, seinem Ziel. Leider sind die handelsüblichen Lichtsignale vorbildwidrig und stören beim Betrachten des Bildes.
Die Weichen wurden übrigens mit den üblichen Pilz-Antrieben ausgerüstet. Sie werden allerdings nicht mit 16 Volt betrieben. Die Spannung wurde auf 24 Volt im Impulsbetrieb erhöht. Dadurch arbeiten die Pilz-Antriebe einwandfrei, und die Weichenzungen liegen gut an. Bei einer Betätigungszeit von etwa einer Sekunde arbeiteten die Antriebe trotz starker Beanspruchung bis zum jetzigen Zeitpunkt störungsfrei. Die Umstellung der Weichen erfolgt entsprechend der durch die Start- und Zieltasten eingestellten Zug- und Rangierfahrstraße über die Diodenmatrix. Dabei werden nicht nur die befahrenen Weichen gestellt, sondern auch jene, die entsprechenden Flankenschutz übernehmen. Über die Matrix wird gewährleistet, daß alle benötigten Weichen gleichzeitig in die entsprechende Stellung kommen.

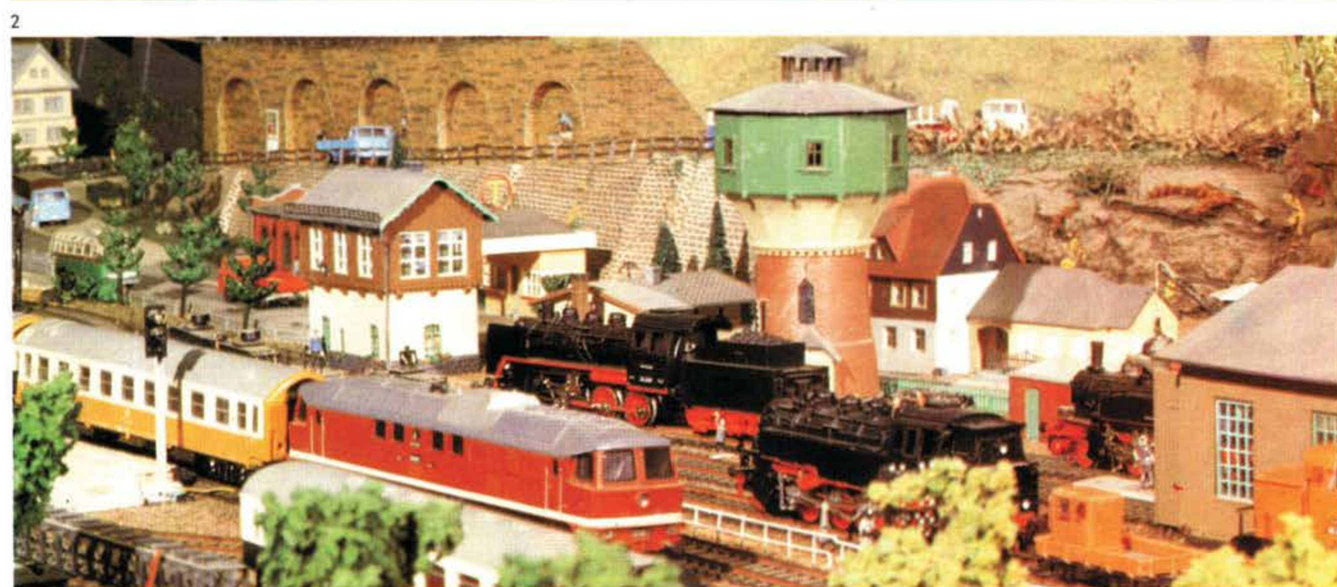
4 Auf der vom Bahnhof Neuenburg abzweigenden Nebenbahn sind meist Loks der BR 86 im Einsatz. Die Einschnitte mußten – wie vielfach im Gebirge notwendig – auch hier mit Stützmauern befestigt werden.
Während ein Teil der Hauptbahn mit einem Automatikblock ausgerüstet ist, wird auf der Nebenbahn noch „manuell" gefahren. Dafür sind Flachrelais mit unterschiedlicher Kontaktbestückung vorhanden (Spannung 24 Volt). Teilweise werden die Relais ebenfalls über Diodenmatrix angesteuert, um verschiedene Funktionen bei einheitlicher Ansteuerung vom Bedienungspult zu ermöglichen. Flachrelais, Diodenmatrix und andere Baugruppen mit Widerständen sowie Tannenbaumverteiler und Steckerleisten wurden in einem zentralen Relaisgestell untergebracht.
Die Verbindung zwischen Relaisgestell und Anlage sowie zum Bedienungspult erfolgt über steckbare Verbindungskabel.
Für den Streckenabschnitt mit Automatikblock haben sich Relais und Zeitschalter vom VEB Berliner TT-Bahnen bewährt. Sie sind an entsprechenden Stellen gleich auf der Anlage montiert.

Fotos: Verfasser

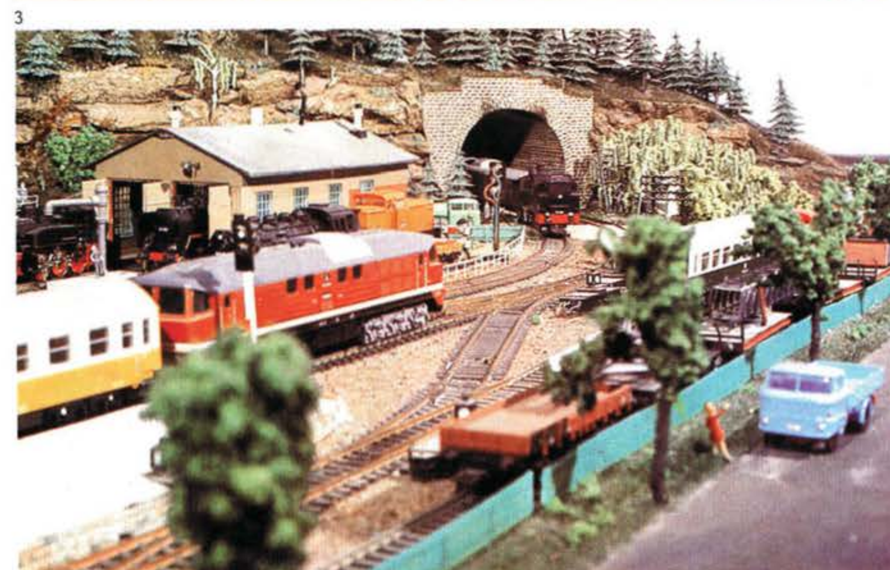
1



2



3



4



Gebäudemodelle aus Riga

Vor rund 10 Jahren lernten sich die Mitglieder des wenig später gegründeten Modellbahnclubs in Riga kennen. Anlaß dafür war die Vorbereitung einer Sendung des lettischen Fernsehens, in der technische Hobbys vorgestellt wurden.

Die Clubräume dieser Modellbahnfreunde befinden sich auf dem Dachboden einer Schule.

1976 entstand die erste Anlage in der Nenngröße H0 mit Industriematerial aus der DDR. Danach kamen zwei weitere Anlagen in den Nenngrößen H0 und TT hinzu. Im Bau befindet sich jetzt eine 4 m × 8 m große H0-Anlage. Bis auf die Fahrzeuge wird fast alles selbst gebaut: Schwellenband, Schienen, Weichen, Gebäude, Signale.

Freund Alvils Kraulis, Leiter des Clubs und von Beruf Konstrukteur, fertigte Preßwerkzeuge für Schwellenband und Weichenkörper nach dem System des VEB Modellgleis Sebnitz. In eigener Werkstatt entstand das gesamte Schwellenband aus Polystyrol. Das Schienenprofil walzen die Rigaer Freunde aus Kupfer- oder Neusilberdraht in einer selbstgebauten Vorrichtung.

Alfred Straume, von Beruf Architekt, baut sämtliche Häuser, alle nach lettischen Vorbildern. Sie waren bereits mehrmals auf den Modellbahnausstellungen in Leipzig zu sehen und fanden große Beachtung.

Für die Fensterherstellung wurden Preßformen gefertigt und ein variables Bausystem entwickelt. Durch Zusammenkleben verschiedener Teile oder das Entfernen von Sprossen können alle möglichen Fensterformen nachgestaltet werden, übrigens eine gute Idee, die auch für unsere Modellbahnindustrie interessant sein dürfte.

Ebenfalls mit Hilfe von Preßformen entstehen auch zahlreiche Fertigteile für den Brückenbau.

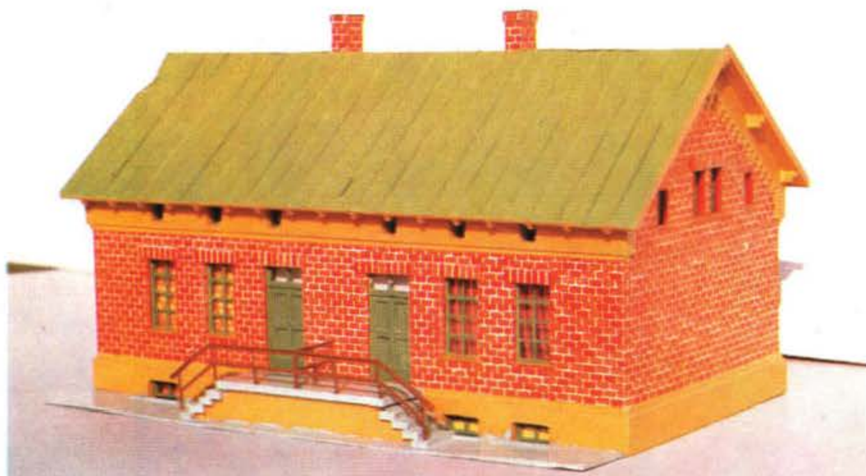
1982 weilte Alfred Straume das erste Mal in Leipzig. Da lernte er auch auch Modellbahnfreunde aus der ČSSR kennen.

Zusammen mit den Leipziger Gastgebern besteht seitdem ein reichhaltiger Erfahrungsaustausch, der dazu beitragen wird, daß nicht nur in der lettischen Hauptstadt Riga der Modellbahngedanke noch weitere Verbreitung finden wird.

1



2



3



4



Text und Fotos: W. Bahnert, Leipzig

1 Lettisches Wohnhaus für 4 Familien. Die verwendete Prägepappe ist allerdings nicht exakt maßstabgerecht.

2 Auch dieses Wohnhaus ist für lettische Verhältnisse typisch. Es ist für zwei Familien vorgesehen.

3 Abort und Stallgebäude

4 Interessant ist auch diese Umspannstation. Typisch für lettische Baulichkeiten sind die roten Backsteine.

Auf der Herbstmesse umgeschaut

VEB PIKO

(alles Nenngröße H0)

Güterzugtenderlok der BR 95.0 (ex pr T 20), Abb. 1
Dieses exakt nachgebildete Modell verfügt über einen Drehgestellantrieb, der einen ruhigen Lauf und ein hohes Regelverhältnis ermöglicht. An beiden Stirnseiten ist eine Beleuchtung vorhanden. Weitere Daten: LüP 173,5 mm, Stromaufnahme 270 mA, Anlaufspannung 3,5 V, Zugkraft bei 5 % Steigung 0,72 N.

Gbs-Wagen in weiteren Varianten
Über den Gbs-Wagen berichteten wir bereits im „me" 5/84 auf Seite 17. Jetzt ist er auch mit braunem und grauem Dach vorgestellt worden (bisher nur schwarz).

VEB PreFo Dresden

(alles Nenngröße H0)

Rekoprogramm der DR
- kombinierter Reko-Sitz-Gepäckwagen der Gattung BDghwse, Farbgebung: smaragdgrün/elfenbein/rehbraun
- Reko-Speisewagen der Gattung WRge, Farbgebung: rot

Reisezugwagen der MÁV in neuer Farbgebung, Abb. 2
Wagenkasten: blau, Dach: silbergrau, Zierstreifen: grau, Türen: silbergrau.
- Liegewagen Bcm
- 1.-Klasse-Wagen,
- 1./2.-Klasse Wagen,
- 2.-Klasse-Wagen.

Eilzugwagen
- C4ü der Norwegischen Staatsbahnen (NSB), Farbgebung: rotbraun/silber.
- C4i der DRG, Farbgebung: grün/silber.

Kesselwagen der Schwedischen Staatsbahnen
Farbgebung: schwarz/silber

VEB Berliner TT-Bahnen

BR 221 der DB
Das Modell mit der Achsfolge B'B' wurde exakt nachgebildet, stimmt aber konstruktiv mit dem Lokmodell der BR 200 überein.

Pw Pr 11 der K. P. E. V.
Der Wagen entspricht dem bereits im Heft 10/83 auf Seite 34 vorgestellten Modell. Neu sind die K. P. E. V.-Farbgebung und- Beschriftung.

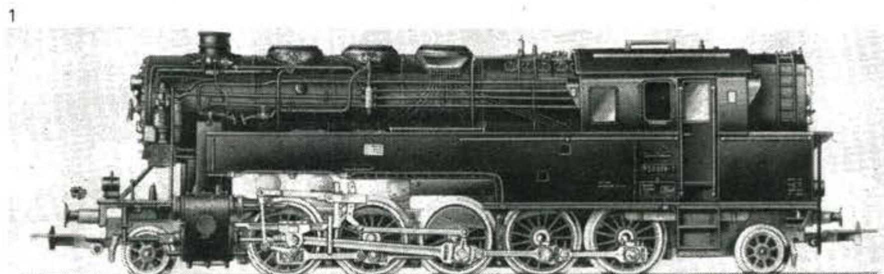
Dreiachsige Abteilwagen der K. P. E. V.
Mit der K. P. E. V.-Farbgebung und- Beschriftung ist dieses inzwischen sehr beliebte Modell erstmalig gezeigt worden. Dabei gibt es unterschiedliche Varianten, nämlich Wagen mit der 2., 3. und 4. Wagenklasse.

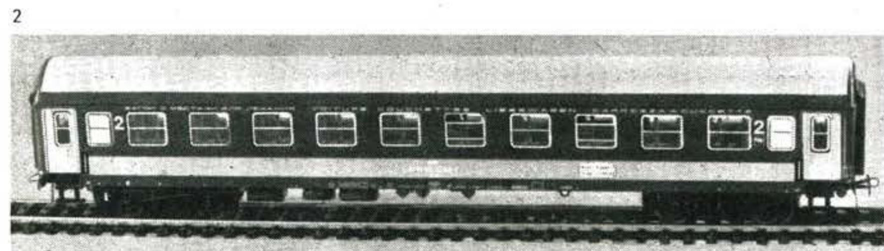
VEB VERO Olbernhau

Bahnhof Borsdorf (Abb.3)
Der vorgestellte Bausatz (Raumzellensystem) ermöglicht den Bau eines Bahnhofsgebäudes im Maßstab 1:87, das auf Anlagen mit sächsischen Motiven eine willkommene Ergänzung sein wird.

Szenerie „Wolkenstein" (Abb. 4)
Eine Modell-Landschaft wirkt erst dann vorbildgetreu, wenn die Begrenzung der Anlage durch einen Hintergrund optisch an Ferne gewinnt. Die neue Szenerie enthält u. a. ein Motiv von der Stadt Wolkenstein im Erzgebirge. Sie ist für die Nenngröße H0 geeignet und besteht aus fünf farbigen Bildern von je 80 cm Länge, die einen Hintergrund mit den Abmessungen 400 cm × 53 cm ergeben.
In einer mehrfarbig bedruckten Faltklebeschachtel wird diese Szenerie – obwohl sie auf der Leipziger Herbstmesse noch nicht zu sehen war – ab Dezember 1984 im Handel sein. Abb. 4 zeigt einen Szenerie-Ausschnitt.
Pre.

Anmerkung der Redaktion
Über auf der Leipziger Herbstmesse gezeigten neuen Modellfahrzeuge berichten wir zu einem späteren Zeitpunkt ausführlich.

1


2


3


4


Dipl.-Ing. Egon Koch, Berlin

Das gute Beispiel

Modelleisenbahn und Sicherungstechnik

Immer wieder ist Beiträgen über den Bau von Modellbahnanlagen zu entnehmen, daß Signale noch fehlen und erst später, gewissermaßen als schmückendes Beiwerk, ergänzt werden sollen. Auch auf Ausstellungsanlagen sind manchmal keine Signale vorhanden. Das entspricht speziell bei Hauptbahnmotiven nicht dem Gedanken der Vorbildtreue. Beim Vorbild geht es ohne Sicherungsanlagen nicht, obwohl mitunter – auch von Eisenbahnern – die Sicherungstechnik als unangenehmes, aber notwendiges Übel angesehen wird.

Gefahren sind abzuwenden

In der rauhen Wirklichkeit geht es aber darum, Gefahren beim Eisenbahnverkehr mit technischen Maßnahmen, als der klassischen Aufgabe der Eisenbahnsicherungstechnik, auszuschließen.
Wenn man von Hindernissen im Profil und Mängeln an den baulichen Anlagen oder Fahrzeugen absieht, gibt es als Ursache für die Gefährdung einer Zugfahrt folgende Möglichkeiten:
– Gefahren an Weichen als bewegliches Element im Fahrweg (Abb. 1),
– Flankenfahrt infolge falscher Stellung einer Weiche im Nebengleis (Abb. 2),
– Fahrt in ein bereits besetztes (Bahnhofs-) Gleis (Abb. 2),
– Folgefahrt auf der Strecke und
– Gegenfahrt auf eingleisiger Strecke (Abb. 2).
Es ist Aufgabe der Stellwerks- und Blockanlagen, diese Gefahren durch Fahrverbot und Fahrerlaubnis sowie Geschwindigkeitssignalisierung auszuschließen.
Die Bedeutung der Sicherungsanlagen geht aber über das Hauptanliegen des Schutzes vor Schäden an Personen, Gütern, Fahrzeugen und Anlagen weit hinaus. Die moderne Eisenbahnsicherungstechnik hat die wichtige Aufgabe, den Eisenbahnbetrieb zu rationalisieren, um zur besseren Nutzung des Gesamtsystems „Eisenbahn" entscheidend beizutragen. Das geschieht weitgehend durch Zentralisierung und Automatisierung. Dabei dürfen weder falsche Entscheidungen durch die Bediener noch Ausfälle oder Fehler in den Sicherungsanlagen zu Gefährdungen führen. Diese Gesichtspunkte sollten auch auf den Betrieb einer Modelleisenbahnanlage übertragen werden.

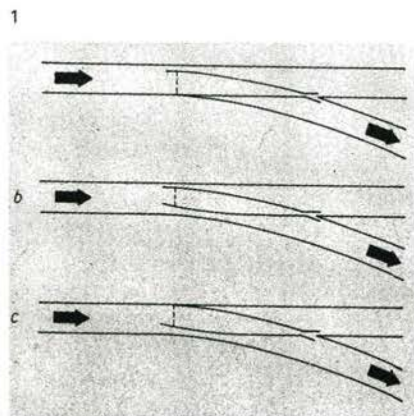
Und im Modell?

Die Notwendigkeit, die Weichen für eine Zugfahrt zu stellen, ist auch bei einer kleinen Anlage mit wenigen Weichen schon vorhanden. Jeder „mitarbeitende" Sohn wird das schon im Kindergartenalter erkennen. Sobald mehr als ein Zug fahren soll, entsteht die Aufgabe, die Fahrstraßen zu stellen und zu sichern.
Wenn der Modelleisenbahner nun beginnt, sich über ein möglichst raffiniertes „Stellpult" Gedanken zu machen, betreibt er Eisenbahnsicherungstechnik im Modell. Mitunter entstehen dann ganz eigenwillige Lösungen, die zwar einen mehr oder weniger rasanten Mehrzugbetrieb ermöglichen, aber es wird teilweise auf völlig ungesicherten Fahrwegen gefahren.
Das Grundanliegen der Sicherungstechnik hat auch für eine Modellbahnanlage Bedeutung. Denn es wird sicher kein ernsthafter Modellbahnfreund darauf anlegen, daß seine relativ wertvollen Fahrzeugmodelle durch Zusammenstöße und Entgleisungen Schaden nehmen.

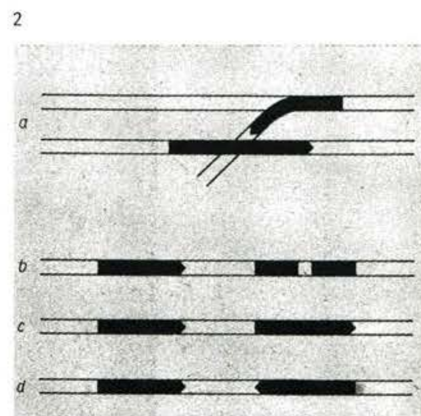
Technik hilft dem Menschen

Der Eisenbahnbetrieb wird beim Vorbild durch ortsfeste Signale geregelt. Sie bilden abgesehen von Zugbeeinflussungsanlagen das letzte Glied in der Reihe der technischen Einrichtungen. Um Gefährdungen für Menschen und Material zu verhindern, sind die Fahrwege zu sichern. Alle Signale müssen garantieren, daß eine Gefährdung weitgehend ausgeschlossen ist. Die volle Verantwortung für die vorzunehmenden Handlungen allein dem Menschen aufzubürden, hat sich bereits in der Anfangszeit der Eisenbahn als riskant erwiesen. Die in den zunächst mechanischen, später elektromechanischen und heute rein elektrischen Stellwerken eingebauten Abhängigkeiten und Verschlüsse sollen deshalb dazu dienen, den Eisenbahnbetrieb vor den Folgen von Fehlhandlungen (Irrtümern oder Vergeßlichkeiten) des Menschen zu schützen. Fehler in diesen technischen Einrichtungen müssen sofort oder spätestens beim nächsten Funktionsablauf ersichtlich werden und dürfen keine unzulässige Fahrerlaubnis zur Folge haben. Die Einrichtung hat in den Zustand der „schützenden Zurückweisung" zu gehen. Das betreffende Signal darf sich also nicht auf Fahrt stellen lassen, bzw. das auf Fahrt stehende Signal muß sofort selbstständig in die Haltstellung fallen.
Die Aufgabe der Stellwerkstechnik lautet kurz gefaßt: Die Spur (Fahrstraße) muß vom Start bis zum Ziel richtig eingestellt, vor und unter den Fahrzeugen gegen unbeabsichtigte Veränderungen gesichert und frei sein.

1



2



1 Gefahren an Weichen
a Weiche steht falsch
b Weiche in Zwischenstellung
c Weiche steht richtig, Geschwindigkeit zu hoch

2 a Flankenfahrt
b Fahrt ins besetzte Bahnhofsgleis
c Folgefahrt auf der Strecke
d Gegenfahrt auf eingleisiger Strecke

3 Lichtsignale; im Hintergrund ein modernes Spurplanstellwerk an einer elektrifizierten Hauptstrecke

4 Formhauptsignale und Gebäude eines älteren mechanischen Stellwerks

Fotos und Zeichnungen: Verfasser

Signalabhängigkeit ist das A und O

Die wesentlichen Mittel zur Herstellung

dieser grundsätzlichen Bedingungen sind die Signalabhängigkeiten und die Gleisfreimeldeanlagen. Die Abhängigkeiten werden in den älteren Stellwerksbauarten mechanisch hergestellt. In modernen Anlagen geschieht dies ausschließlich elektrisch.
Signalabhängigkeit heißt, daß die Weichen einer Fahrstraße einschließlich der Flankenschutzeinrichtungen vor der Fahrtstellung des Signals zwangsläufig in der richtigen Stellung stehen müssen. Vor oder mit Fahrtstellung des Signals wird die Fahrstraße gesichert (festgelegt). Die Weichen und Flankenschutzeinrichtungen bleiben bis zur Fahrstraßenauflösung in der richtigen Stellung festgelegt. Feindliche Fahrstraßen sind solche, die sich gegenseitig gefährden und deshalb nicht gleichzeitig bestehen dürfen. Für den unmittelbaren Flankenschutz werden Schutzweichen, Gleissperren und Signale verwendet.
Die prinzipielle Anwendung derartiger Grundbedingungen bietet auch bei der Modellbahn Vorteile, da sie – wie beim Vorbild – den Bediener vor Fehlhandlungen schützen und den Bedienungsablauf vereinfachen (rationalisieren). Man kann dann auch mal einen nicht vollständig ausgebildeten „Stellwerksmeister" an die Bedienungseinrichtungen heranlassen. Besonders bei Heimanlagen kann das wesentlich sein, wenn Familienangehörige oder Freunde auch mal mitwirken wollen. Der „Vorsteher" schont seine Nerven, er hat ja für Sicherheit gesorgt. Auch für die Arbeit mit jungen Mitgliedern in den AG ist dies sicher empfehlenswert und bietet einen zusätzlichen Lerneffekt.

3



4



Kompromisse sind unumgänglich

Natürlich kann der Modelleisenbahner nicht den technischen Aufwand für die Sicherungstechnik wie beim Vorbild betreiben. Hier sind wesentliche Abstriche zu machen. Es kommt vordergründig darauf an, das äußere Erscheinungsbild darzustellen. Die Signale müssen natürlich dem Signalbuch und den Konstruktionen des Vorbilds entsprechen. Bei der Wahl der Standorte der Signale werden Konzessionen bezüglich der maßstabgerechten Abstände (z. B. beim Vorsignal) nicht zu umgehen sein. Hierzu gehört auch, daß zu Formsignalen nur ein Stellwerksgebäude älterer Bauart (Abb. 4) bzw. zu Lichtsignalen ein modernes Gebäude passend ist (Abb. 3). Wenn dann noch die Signale dem dargestellten Zeitabschnitt entsprechen, wird dies ohne Übertreibung als Spitzenleistung einzustufen sein. Z. B. sollte beachtet werden, daß das heute gültige Lichtsignalsystem mit den Begriffen Hl1 bis Hl13 im Jahre 1958 bei der DR eingeführt wurde. Schaltungstechnische Abhängigkeiten können mit Hilfe von Kleinrelais oder der Transistorlogik hergestellt werden. Hierüber gibt es umfangreiche Literatur. Wichtig ist nur die Nachahmung der sicherungstechnischen Grundprinzipien.
Einem Vergleich mit dem Vorbild brauchen diese Einrichtungen nicht standhalten. Schließlich nimmt man auch keinen Anstoß daran, daß die Modelle von Dampflokomotiven auf unseren Anlagen nicht wirklich mittels Dampf betrieben werden.
Dieser Beitrag soll dazu anregen, sich auch mit einem interessanten Teilgebiet des Eisenbahnwesens – der Sicherungstechnik – näher zu befassen.
In einer anschließenden Beitragsfolge ist beabsichtigt, das Signalwesen in den für eine Modelleisenbahnanlage bedeutungsvollen Grundzügen zu behandeln. Dabei soll auf die Erläuterung einiger Fachbegriffe und Zusammenhänge Wert gelegt werden, die dem Modelleisenbahner nützlich sein können.

(Fortsetzung im Heft 11/84)

Dipl.-Ing. Günter Driesnack,
Königsbrück

Der Trieb- und Steuerwagen von PIKO

Über das Vorbild des Triebwagens

Das Vorbild des neuen PIKO-Triebwagens der BR 185, frühere Bezeichnung VT 137 058 bis VT 137 067 (BC4ivT-33a), war noch bis Mitte der 70er Jahre bei der Deutschen Reichsbahn im Dienst. Die 1934 von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in ihr Typenprogramm aufgenommenen Dieseltriebwagen waren für den Eilzug-, Schnellzug- und Personenzugverkehr auf Hauptbahnen in verkehrsschwachen Zeiten vorgesehen. Im Gegensatz zu den Triebwagen gleicher Baureihenbezeichnung mit Einheitsgrundriß und Mitteleinstieg, waren die Triebwagen VT 137 058 bis VT 137 067 nach dem Eilzugwagengrundriß gestaltet, wobei ein Mitteleinstieg fehlte. Die Einstiege befanden sich neben denen der Gepäck- bzw. Maschinenräume. Ausgerüstet waren die Triebwagen mit einem Zwölfzylinder-Viertakt-Dieselmotor, Bauart Maybach und einem Generator von AEG bzw. SSW. Die nach Kriegsende bei der Deutschen Reichsbahn verbliebenen Triebwagen erhielten Ende der 50er Jahre 410-PS-ČKS-Dieselmotore. Der Triebwagen VT 137 066 verblieb nach Kriegsende bei der Deutschen Bundesbahn, erhielt dort die Bezeichnung VT 33 106 und wurde 1964 ausgemustert.

Wartung des Modells ist unkompliziert

PIKO ist bei diesem Triebwagenmodell zum Stirnradantrieb zurückgekehrt! Motor, Getriebe und Drehgestell bilden eine komplette Einheit. Diese Antriebseinheit ist mit einem großen, dreiteiligen Anker (Ø 21 mm) ausgestattet. Dadurch entstehen beim Befahren stromloser Gleisstücke, insbesondere im Herzstückbereich der Weichen, keine Probleme mehr, zumal ein Radsatz der zwei angetriebenen Radsätze zur Erhöhung der Zugkraft Haftreifen erhielt. Die Antriebseinheit ist fast völlig abgekapselt, und somit ist eine Verschmutzung des Getriebes weitestgehend ausgeschlossen. Der Antrieb ist sehr wartungsfreundlich konstruiert! Anker und Bürsten lassen sich sehr leicht auswechseln. Wird der Getriebedeckel entfernt, kann der Anker herausgenommen werden, um beispielsweise den Kollektor zu säubern oder den Anker selbst auszuwechseln.

Einfach ist auch das Auswechseln der Radschleifer, da der Drehgestellrahmen an der Antriebseinheit eingerastet ist. Motor und Getriebe laufen leicht und funktionssicher, das Fahrgeräusch ist fast vorbildgetreu. Die Geschwindigkeit des Modells läßt sich sehr gut regeln, und die Zugkraft ist durch die im Rahmen untergebrachten Ballaststücke und der zwei Haftreifen völlig ausreichend. Die Drehgestelle, der Rahmen und das Gehäuse sind nicht nur gut detailliert, sondern auch maßstabgerecht. Besonders gefällt die Nachbildung der Baugruppen an den Drehgestellen, wie Federpakete und Achslagerdeckel, als auch der Einzelheiten am Fahrzeugrahmen.

Vergleich der Abmessungen Vorbild/Modell

Maßtabelle	Vorbild	1:87	Modell
Länge über Puffer	21 873 mm	251,4 mm	250,0 mm
Wagenkastenbreite	2 940 mm	33,8 mm	33,8 mm
Gesamthöhe über SO	3 670 mm	42,2 mm	42,1 mm
Drehzapfenabstand	14 270 mm	164,0 mm	164,0 mm
Achsstand Triebdrehgestell	3 000 mm	34,5 mm	34,7 mm
Achsstand Laufdrehgestell	3 500 mm	40,2 mm	40,2 mm
Treibraddurchmesser	1 000 mm	11,5 mm	11,5 mm
Laufraddurchmesser	1 000 mm	11,5 mm	11,5 mm

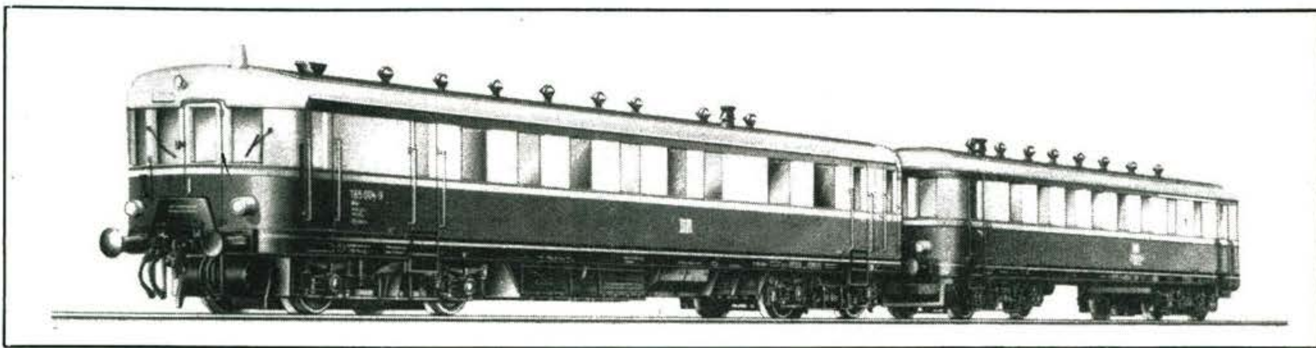
Zurüstteile leicht angebracht

Erstmalig sind bei einem neuen PIKO-Modell in größerem Umfang Zurüstteile beigelegt! Dazu gehören Dachlüfter, Griffstangen, Signalhörner, Scheibenwischer, Laternenhalter, Bremsschläuche, imitierte Zughaken und die Übergangsbleche. Obwohl das Anbringen der Zurüstteile in der Bedienungsanleitung verständlich dargestellt ist, noch einige Hinweise: Da sich die Zurüstteile am Spritzbaum befinden, müssen sie mit einer Schere oder einem Seitenschneider abgetrennt werden. Vorsicht walten lassen, damit kein Teil wegspringt! Auf ein Stück Papier gibt man dann einen Tropfen Plastikkleber, nimmt das einzuklebende Teil mit einer Pinzette, taucht den Klebezapfen so in den Klebstoff, daß nur wenig am Zapfen bleibt und steckt diesen in das vorgesehene Aufnahmeloch.

Der Modellbahnfreund wird es sicherlich begrüßen, daß derartige Zurüstteile dem Modell beigelegt sind. Besteht doch damit die Möglichkeit, dem Triebwagen den letzten Schliff zu geben.

Auch innen vorbildgerecht

Farbgebung und Beschriftung entsprechen dem letzten Stand vor der Ausmusterung des Triebwagens 185 004-9. Die Farbausführung ist gut, wenn auch nicht bis ins letzte Detail vorbildgetreu, insbesondere im Bereich der Zierleiste unter den Fenstern. Selbstverständlich besitzt das Modell eine Inneneinrichtung. Im Bereich des Antriebs sind die Seitenfenster leicht mattiert; das Toilettenfenster ist weiß hinterlegt, an allen Seitenfenstern sind die Fenstergriffe vorhanden und die Steuerabteile an beiden Stirnseiten nachgebildet.



Triebwagen 185 004 und Steuerwagen 195 614 als Modell — Foto: Archiv

Das Gehäuse ist auf dem Fahrgestellrahmen aufgerastet und läßt sich leicht abnehmen. Eine passende Innenbeleuchtung wird als Bausatz einzeln angeboten und läßt sich ohne Lötarbeiten im Triebwagen einsetzen. An den Triebwagenstirnseiten leuchtet entsprechend der Fahrtrichtung das Dreilichtspitzensignal weiß bzw. das Zweilichtschlußsignal rot.

Kupplung dient auch als Schalter

Während am Führerstand 1 die imitierte Vorbildkupplung und die Bremsschläuche angebracht sind, befindet sich am Führerstand 2 eine Spezialkupplung, die im Zusammenhang mit dem Steuerwagen in Funktion tritt. Beim Ankuppeln des Steuerwagens an den Triebwagen wird durch das Zurückschieben des Schaltstücks ein im Triebwagen eingebauter Schalter betätigt. Der eingelegte Kuppelbügel des Steuerwagens legt den Schalter in seiner Lage fest. Dadurch werden die auf der linken Seite in Fahrtrichtung – der Triebwagen fährt voraus – befindlichen Stromabnehmer (Radschleifer) ab- und die linken Stromabnehmer (Radschleifer) des Steuerwagens zugeschaltet. Somit erhält der Motor des Triebwagens ein Potential des Fahrstroms vom Trieb- und das andere vom Steuerwagen. Die Triebwageneinheit kommt somit, egal ob der Trieb- oder Steuerwagen voraus fährt, immer im richtigen Abstand vor einem Halt zeigenden Signal mit Zugbeeinflussung zum Stehen.

Die Stirnbeleuchtung des Triebwagens auf der mit dem Steuerwagen gekuppelten Seite wird automatisch abgeschaltet. Trieb- und Steuerwagen sind jetzt als eine Einheit zu betrachten. Die Beleuchtung der beiden Stirnseiten erfolgt in Abhängigkeit von der Fahrtrichtung wie beim Vorbild: vorne das weiße Dreilichtspitzensignal und hinten das rote Zweilichtschlußsignal.

Steuerwagen: Vorbild und Modell

Vorbild für das Modell des Steuerwagens ist der 195 614-3 der Deutschen Reichsbahn. Er stammt aus der Bauserie 145 048 bis 145 080, 145 082 bis 145 087 (Gattung BC4ivS-34a). In Dienst gestellt wurden diese Steuerwagen von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft ebenfalls ab 1934.

Der H0-Steuerwagen ist exakt detailliert. So besitzt er vorbildgetreue Drehgestelle und Stangenpuffer! Es handelt sich also dabei nicht etwa um das „Laufdrehgestell" vom Triebwagenmodell. Beim Vergleich beider Drehgestellmodelle sind die wesentlichen Unterschiede leicht erkennbar.

Wie beim Triebwagenmodell, liegen auch hier Dachlüfter, Scheibenwischer, Bremsschläuche und andere Zurüstteile bei. Allerdings ist es hier nicht erforderlich, die Griffstangen einzukleben. Sie wurden mit einer kleinen Rastnase versehen und müssen nur noch eingesteckt werden. Auch das Steuerwagenmodell verfügt über eine vorbildgetreue Inneneinrichtung und einen ebenso gut gelungenen Führerstand. Die Inneneinrichtung käme allerdings besser zur Geltung, wenn die Fenstereinsätze richtig glasklar wären. Gleiches trifft auch für das Triebwagenmodell zu.

Die Armaturen am Unterteil, wie Luftbehälter und Bremsgestänge, sind exakt nachgebildet. Farbgebung und Beschriftung wurden vorbildgetreu angebracht.

Sollbruchstelle beachten

Beim Steuerwagenmodell ist zu beachten, daß vor dem Anbringen der Bremsschläuche, des imitierten Zughakens und des Übergangsblechs an der Stirnseite mit dem Dreilichtspitzensignal der Deichselschaft an der Sollbruchstelle abgebrochen oder besser abgesägt wird. Das Anbringen der Zurüstteile, als auch das Entfernen der Deichsel sind in der Bedienungsanleitung dargestellt. Das Modell kann ebenfalls mit einer Innenbeleuchtung ausgerüstet werden, die als Bausatz erhältlich sein wird.

Quellenangabe
G. Dietz: Dieselelektrischer Triebwagen AB 4ivT- VT 137 060 und Steuerwagen B4ivS- VS 145 010, Der Modelleisenbahner, Berlin, 8(1960) 9, S. 252

Rezensionen

Autorenkollektiv: „Straßenbahn-Archiv 3" transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1984, 224 Seiten, 249 Abbildungen und zahlreiche Tabellen, 24,80 Mark

Wußten Sie schon, daß die Leipziger Straßenbahn ursprünglich regelspurig war und die ungenügende Befestigung des Oberbaus zu einer Spurerweiterung und dadurch zu der heute noch vorhandenen Spurweite von 1458 mm führte? Oder, daß es auch einmal in Döbeln eine Pferdebahn gab? Über diese Tatsachen gibt das kürzlich vom transpress-Verlag herausgegebene Straßenbahn-Archiv 3 Aufschluß. Behandelt werden in diesem Band die Betriebe in Altenburg, Döbeln, Freiberg, Hohenstein-Ernstthal, Karl-Marx-Stadt (Chemnitz), Klingenthal, Leipzig, Plauen (Vogtl.) und Zwickau. In bewährter Weise geben Zeittafeln Auskunft über die Entwicklung der einzelnen Verkehrsbetriebe. Neben einer zweifellos wertvollen Bebilderung gehören dazu wiederum Fahrzeuglisten. Das sorgfältig erarbeitete Buch enthält eine Fülle von Informationen und ist somit ein Nachschlagewerk hoher Qualität.

Nichts zu suchen hat allerdings hierin die ehemalige Schmalspurbahn Klingenthal – Sachsenberg-Georgenthal. Handelt es sich hierbei doch um eine elektrisch betriebene öffentliche Schmalspurbahn und erst recht nicht um eine Kleinbahn, die es ohnehin nur in Preußen gab.

Vielfach ist in den Zeittafeln die Bezeichnung „Rat der Stadt" verwendet worden. Er war jedoch vor 1945 noch nicht gebräuchlich. Bis dahin wurde der Begriff „Magistrat" verwendet. Diese Unkorrektheiten schmälern keinesfalls den Gesamtwert dieses Werkes; sie sollten jedoch bei einer späteren Nachauflage berücksichtigt werden.

Wolf-Dietger Machel

Dampflokomotiven in Glasers Annalen 1931–1943, herausgegeben von Prof. Dr.-Ing. K. R. Repetzki. Lizenzausgabe des transpress VEB Verlag für Verkehrswesen nach einer Vorlage des Steiger Verlages Moers, 198 Seiten, zahlreiche Abbildungen und Tabellen, 58,– Mark

Nachdem unlängst ein Reprint zum gleichen Thema über den Zeitraum von 1920 bis 1930 erschien, liegt nun ein Buch vor, daß alle in „Glasers Annalen" von 1931 bis 1943 veröffentlichten Beiträge über Lokomotiven und Triebwagen enthält. Alle Aufsätze stellen eine Fundgrube für den historisch interessierten Loktechniker dar. Erwähnt seien hier besonders Beiträge über die Entwicklung der Lokomotivindustrie, aber auch Ausführungen über die Entwicklung von Dampftriebwagen vor dem zweiten Weltkrieg. Die meist streng wissenschaftlich gehaltenen Darstellungen haben allerdings keinen populärwissenschaftlichen Charakter.

Wilfried Mengel

Falls beide Titel im Buchhandel vergriffen sind, bitte die Leihmöglichkeiten in den Bibliotheken nutzen.

Publikation über Schubert vergriffen

Die im Heft 8/84 auf der Seite 36 besprochene Publikation über Johann Andreas Schubert, erschienen in der Wissenschaftlichen Zeitschrift der TU Dresden, ist leider vergriffen. Bestellungen können nicht mehr berücksichtigt werden.

me

Sonderfahrten

AG 3/5 – Plauen
Anläßlich des 90jährigen Bestehens der Straßenbahn Plauen finden folgende Veranstaltungen statt: Sonderfahrten mit zwei Jubiläumswagen am 17. und 18. November 1984; Sonderpostamt mit Sonderstempel am 17. November von 9 bis 15 Uhr und Souvenirverkauf auf dem Otto-Grotewohl-Platz; Ausstellung im Vogtlandmuseum am 17. und 18. November von 10 bis 16 Uhr, Dienstag bis Freitag von 9 bis 12.30 und 13.30 bis 17 Uhr, Samstag und Sonntag von 10 bis 12.30 Uhr.

Modellbahn-Ausstellungen

AG 3/24 – Netzschkau
16. Modellbahn-Ausstellung vom 24. November bis 2. Dezember 1984 im Kulturhaus Hermann Dunker des VEB Nema Netzschkau, Max-Planck-Straße. Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 16 bis 18 Uhr, Sonnabend und Sonntag 10 bis 18 Uhr.

AG 6/56 – Halle-Neustadt
Vom 30. November bis 2. Dezember 1984 Modellbahn-Ausstellung in Halle-Neustadt, Station Junger Techniker und Naturforscher, Block 675. Öffnungszeiten: 30. November von 15 bis 19 Uhr, 1. Dezember von 10 bis 18 Uhr, 2. Dezember von 10 bis 16 Uhr.

AG 3/2 – Heidenau
Vom 17. November bis 2. Dezember 1984 XX. Modellbahn-Ausstellung im Klubhaus „Aufbau" Dresdner Straße 25. Öffnungszeiten: Dienstag bis Freitag 16 bis 18 Uhr, Samstag und Sonntag 10 bis 18 Uhr, Montag geschlossen. An Wochenenden Verkauf von techn. Spielwaren, Sonderpostamt mit Sonderstempel und Umschlag. Buchbasar. Fahrverbindung: Mit Reichsbahn bis Heidenau oder Heidenau-Süd, Bus bis Bahnhof Heidenau.

AG 7/12 und 7/62 – Thale (Harz)
Vom 25. November bis 2. Dezember 1984 Modellbahn-Ausstellung im „Klubhaus der Hüttenarbeiter", Thale (Harz). Öffnungszeiten: 25. November 15 bis 18 Uhr, 26. bis 30. November 15 bis 18 Uhr, 1. und 2. Dezember 10 bis 18 Uhr. Täglich Dia-Ton-Vorträge.

AG 2/29 – Finsterwalde
Modellbahn-Ausstellung im Kreiskulturhaus am Markt. Öffnungszeiten: 9. November 15 bis 18 Uhr, 10. November 10 bis 19 Uhr, 11. November 10 bis 18 Uhr.

AG 4/19 – Greiz
Am 24. und 25. November sowie am 1. und 2. Dezember 1984 Modellbahn-Ausstellung im Kulturhaus „Richard Schiller" des VEB Papierfabrik Greiz. Öffnungszeiten: 9 bis 12 Uhr, und 13 bis 18 Uhr.

AG 1/47 – Berlin
Am 20. und 21. Oktober 1984 Modellbahn-Ausstellung mit Tauschmarkt in der 10/11 Oberschule Berlin-Treptow, Peter-Kast-Straße 43. Öffnungszeiten: Samstag 9 bis 18 Uhr, Sonntag 9 bis 17 Uhr.

Tauschmärkte

AG 1/13 – „Weinbergsweg" Berlin
Am 18. November 1984 von 9 bis 13 Uhr im Kreiskulturhaus „Prater", Kastanienallee 6–9. Tischbestellungen sind zu richten an: Karlheinz Rost, 1017 Berlin, Markgrafendamm 29 bis zum 10. November, Gebühren pro Tisch 4,– Mark.

AG 4/38 – Weißenfels
Am 8. Dezember 1984 von 9 bis 13 Uhr im Jugendklub „Hermannsgarten". Tischbestellungen bis 20. November an: AG 4/38 Weißenfels, 4850 Weißenfels, Am Schlachthof 1a.

AG 1/35 Mahlow
Am 10. November 1984 von 9 bis 13 Uhr im Kulturraum des Bahnhofs Mahlow.

AG 2/15 – „Spreewaldbahn"
2. Lausitzer Tauschmarkt am 1. Dezember 1984 von 9 bis 12 Uhr im Kulturhaus der Eisenbahner „Phillip Müller" Cottbus, Bahnhofstraße 43 (5 Minuten vom Bahnhof) für die Nenngrößen H0, TT, N sowie Zubehör. Tischbestellungen sind zu richten an: Dieter Dellori 7500 Cottbus, Leipziger Straße 22a.

Einsendungen zu **„DMV teilt mit"** sind bis zum 4. des Vormonats an das Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR, 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10, zu richten. Bei Anzeigen unter **Wer hat – wer braucht?** Hinweise im Heft 7/1981 beachten.

Wer hat – wer braucht?

10/1 Biete: BR 91 (H0); Eisenbahn-Jahrbücher 1976, 77, 79, 75, 74; „100 Jahre Eisenbahn auf Rügen"; „Dampflokomotive 89 1004". Suche: BR 84 (H0); „Steilrampen über den Thüringer Wald"; „Über den Rennsteig von Sonneberg nach Probstzella". „Die Muldenthal-Bahn"; rollendes Material in $H0_e$ und $H0_m$.

10/2 Biete: „Historische Bahnhofsbauten". Suche: BR 55, auch reparaturbedürftig oder Einzelteile, als Ersatzteilspender.

10/3 Biete: „Dampflok-Archiv" Bd. 1; Modelleisenbahnkalender 1979, 1981; versch. Eisenbahnkalender; „modelleisenbahner" 1967–1974 (Einzelhefte). Suche: „Straßenbahn-Archiv" (alte Ausgabe); „Bauten auf Modellbahnanlagen"; Einzelhefte „modelleisenbahner" Jahrgang 1–4, 6, 8–13, 15, 16, 24, 1/76, 12/83; Modelleisenbahnkalender 1975; rollendes Material $H0_e$/$H0_m$.

10/4 Biete: „Modellbahnbücherei" 1–10; „Wismar und seine Eisenbahn"; „100 Jahre Flöhatalbahn"; „Denkmalgeschützte Kleinbahnen im Ostseebezirk". Suche: „Diesel- u. Ellok-Archiv"; BR 38, 52, 55 (N).

10/5 Suche: N BR 65 und Personenwagen Bi 29.

10/6 Biete: N Loks und Wagen. Suche: $H0_m$- u. $H0_e$-Loks sowie Wagen.

10/7 Biete: „Reisen mit der Dampfbahn". Suche: „Baureihe 44", nur Tausch.

10/8 Biete: (Zeuke) Spur-0-Schlepptenderlok, Achsf. 2'C; 2 vierachs. D-Zugwagen; mind. 1 Schienenoval, Kreuzung, el. Entkuppelgleis; Fahrtrichtungsumschalter; Schmalspurgepäckwagen $H0_m$ (HERR). Suche H0 BR 42, 58, 84, 91, Wannentender oder Gehäuse 2'2'T26, T28, T31.5, T32. Lokgehäuse 01 und 03 (Altbau), 44, 56, 58 (alt und Reko), 78, 84, 94.

10/9 Biete: Impulsbreiten-Fahrregler, optoelektron. Zugmelder, elektr. Bauteile, „modelleisenbahner" Jahrgang 1957–1960. Suche: „modelleisenbahner" Jahrgang 53 (auch Einzelhefte). Literatur, Lokschild.

10/10 Biete: Spur 0-3-Leiter System (Märklin), Drehscheibe, Weichen, div. Gleisstücke; H0-3-Leiter-M-Gleismaterial Bogenweichen, einf. Weichen, div. Gleisstücke, Trafo (Wechselstrom), Wagen. Märklin-Katalog 1926. Loks (H0) BR 91, 23, 50 (PIKO), 24, 64, 66, 75, 80, 42, V200 DB (Gützold), franz. Ellok (PIKO), VT 135 mit Beiwagen, HERR-99 (Umbau auf $H0_e$), $H0_e$- und H0-Wagen-Modelle. Suche: Heusinger-Steuerung rechts für BR 91, Treibstangen für E 63, H0-Automodelle aller Hersteller (außer Plasticart), BR 84, 38, 58, E 18, E 94 (auch Eigenbau), $H0_e$-Lok oder entsprechendes Material in H0.

10/11 Suche: N-Loks und -Wagen nach amerikanischem Vorbild (Eigenbau).

10/12 Biete: H0 BR 23, 66, 80, 81, 86, 89, 91, 221, DB z. T. Eigenbau, TT BR E11, 221, V36, M61, My, Drehscheibe und Wagen; N BR 65, V180, 118, Wagen; Modelleisenbahnkalender 61, 71–83; „Modelleisenbahnpraxis" 6–15; „Das Signal" 9–35; „Modellbahnhandbuch"; „Deutsche Triebwagen"; „Kleine Eisenbahn ganz raffiniert"; „Kleine Eisenbahn ganz groß"; „Die Modelleisenbahn 3"; „Das Signalwesen der DR"; „Modellbahn-Bauten"; Lokschild BR 86. Suche: Lokomotiven und Wagen H0 (auch Eigenbau).

10/13 Suche: Fotos BR 44 (Kohle)

10/14 Biete: transpress-Literatur Eisenbahn (alle Titel ab 1970); „Rollen-Schweben-Gleiten"; „Fotografie und Eisenbahn"; „Berliner S-Bahn"; „Eisenbahn-Jahrbuch" 1964, 1965, 69, 70, 75, 81, 83; „Bilder von der Eisenbahn Serie" 1–3; „Signal" Heft 1 bis 19; „Erfurter Blätter" 1-3/80; „Straßenbahn-Archiv" 1 und 2. Suche: „50 Jahre Leipzig Hbf"; Verzeichnis deutscher Lokomotiven 1923–65"; „Baureihe 44"; „Steilrampen über den Thüringer Wald"; „Von Sonneberg nach Probstzella"; „Lokomotiven der alten deutschen Staats- u. Privatbahnen"; „Die Brandenburgische Städtebahn"; „Straßenbahn-Archiv 3"; „modelleisenbahner 1978"; PIKO-Gleisbildelemente; Zubehörteile L11 und L12 für Lux-Gonst.; Spur N BR 55 (defekt), Wagen und Zubehör; Eisenbahnkarten und -atlanten.

10/15 Suche: H0, BR 106, 91, 38 (auch Eigenbau)

10/16 Biete: H0, BR 23, 50, 75, 86, 89, 91; Bausatz ETA 178 (dreiteilig rot); Rollwagen $H0_m$. Suche: $H0_e$ „technomodell" vierachs. Personenwagen, Güterwagen zwei- und vierachs. E 63 H0, nur Tausch.

10/17 Biete: Märklin Spur I-Formsignal (13747) H0, BR 01. Suche: Märklin Spur-0-Form- oder Lichtsignal (13957/13962 G); „Glasers-Annalen 1920–30"; „Pionier- und Ausstellungsbahnen".

10/18 Biete: „Modellbahnpraxis" 3, 6, 8, 9, 12–14; „Das Signal" 6, 7, 27, 28, 32–34; TT-Kataloge; div. Gleismaterial und 4 DKW in TT. Suche: H0, Dampfloks aller BR sowie BR 106, 110, 120.

10/19 Biete: PIKO BR 23 (Witte-Bleche), VT 33 (alt); H0-Holzschwellengleis; Spur S-Material.

10/20 Suche: „Baureihe 44"; „Steilrampen über den Thüringer Wald".

10/21 Suche: TT, E 70 (HERR), T 334, BR 23 (alt, auch defekt) Expresszug „Silverlines" (auch einzeln), E 11, BR 211, 107, 130, My 61 (alt); „Dampflok-Archiv 1 und 2" (neue Auflage); „Ellok-Archiv"; „Die Rübelandbahn".

10/22 Biete: TT, E 11, E 94. Suche: BR 110.

10/23 Suche: Triebgestelle der NOHAB-Diesellok (H0), Zahnradantrieb.

10/24 Biete: vierachs. Reisezugwagen; eine Dreiwegweiche mit Unterflurantrieb TT; „Dampflok-Archiv" Bd. 3. Suche: Dampflokomotiven und Wagen in N.

10/25 Biete: H0, BR 01^5, 52^{19-20}, 55, 86; TT, BR 22, 35, 44, 50^{40}, 56, 58, 65, 94. Suche: TT, 01, 03, 38 auch defekt, 95; „Baureihe 01" „Baureihe 44"; „modelleisenbahner" 1965, 70, 71, 72, 73.

10/26 Biete: H0, BR 52 Kon, 91, sowie umfangreiche Literatur von transpress. Suche: H0, BR 03, 23, 24, 42, 50, 66, 80, 81, 84, 89 (mögl. sächs), VT 135 (mit Beiwagen), HERR 99 und Rollwg, sowie andere BR (Eigenbau).

10/27 Biete: „modelleisenbahner" 8/72, 1, 2, 6–9/81, 1–5/82, 1–3/83; „Modellbahnhandbuch": H0, BR 64, 41; TT, E 70, BR 35, 56, 86, 92, 81. Suche: „modelleisenbahner" 8/70, 1/73; N, Dampflokmodelle BR 01, 41, 52, 55, 91.

10/28 Biete: „Dampflok-Archiv" Bd. 2; „modelleisenbahner" 1, 2, 4/82, 2, 3/81, div. TT-Fahrzeuge. Suche: „Die Rügenschen Kleinbahnen"; „Von Sonneberg nach Probstzella"; „Modellbahnpraxis 2–6, 8–10, TT, BR E 70, ältere Güterwagen.

10/29 Biete: „modelleisenbahner" 1, 2, 3/83, 9/82; Modellbahnkalender 81; „Modellbahnbauten". Suche: „Dampflok-Archiv" 1 und 2; Modellbahnkalender 80; „Modellbahnmechanik"; zwei 41er Gehäuse, 52er Fahrgestelle.

10/30 Biete: Div. Eisenbahnliteratur und rollendes Material in TT zum Tausch. Suche: H0, 01^{0-2}, 38, 58, 80, 84 sowie Kö.

10/31 Biete: BR 91, 99, Straßenbahnliteratur. Suche: BR 84, Bildmappen von den Straßenbahnen in Halberstadt, Brandenburg, Görlitz und Erfurt.

10/32 Biete: Eisenbahnkalender 1977, 78, 79, 80; Modelleisenbahnkalender 1979, 80, 81, 82, 83. Suche: Drehscheibe TT, evtl. Tausch.

10/33 Suche: TT, Bauplan VT 175.

10/34 Biete: Umfangreiche Eisenbahnliteratur- und Loksammlung. Suche: Gartenbahnmaterial II_m (45 mm).

10/35 Biete: „Das Deutsche Eisenbahnwesen" Bd. I. und II.; „Reisen mit der Dampfbahn". Suche: „Die Baureihe 44"; „modelleisenbahner" Jgg. 71 bis 73.

10/36 Biete: „Straßenbahn-Archiv" Bd. 2; „Kleine Modellbahnbücherei" Bd. 1–10 (nur geschlossen); „Schlagadern der Wirtschaft". Suche: „Von Sonneberg nach Probstzella".

10/37 Suche: Technische Beschreibungen, Fotos und andere Materialien über die V 36^{48} und den Einsatz dieser Maschine auf sächs. Schmalspurbahnen.

10/38 Biete: „Reisen mit der Dampfbahn"; BR 52 H0. Suche: H0, BR 50^{10-12}; „Die Baureihe 44".

10/39 Biete: Umfangreiches TT-Material, 24 Loks, 3 Triebzüge, 120 Wagen, Schienen- und Weichenmaterial.

10/40 Biete: „Die Baureihe 44"; „Umzeichnungsplan der DRG" Bd. 1 und 2.; div. Modelleisenbahnkalender. Suche: $H0_e$, BR 99, Wagen (auch Rollwagen) bzw. Triebwagen; Broschüren; Dias stillgelegter Schmalspurstrecken.

10/41 Suche: „modelleisenbahner" 1–4/52, 5 und 6/83.

10/42 Biete: N, Schwellenband und Weichen, Suche: $H0_m$ (HERR) Dampfloks und Personenwagen (elfenbein/rot).

10/43 Suche: Partner zum Aufbau eines TT-Museums – biete im Tausch ältere Modelle.

10/44 Biete: N, BR 55, 65, 99, Personen- und Güterwagen; Diesel- und Elloks; H0, SKL. Suche: $H0_e$, Lokmodelle, Personen- und Güterwagen; N und H0, Pilz-Schwellenband, Weichen, Profile, Drehscheibe, Schotterwerk, Krananlage, Pferdewagen aller Art, Literatur über K.sä. Staatseisenbahn.

10/45 Biete: „Entwicklung der Dampflok 1835–1920"; „Eisenbahn in Wort und Bild"; H0, BR 01^5 Öl/Speiche, VT 70; Handhebeldraisine, Pferdegespann, Langholzwagen. Suche: Literatur über Dampfloks und Eisenbahn, TT, Dampflokmodelle.

10/46 Biete: H0, BR 01^5, 55, 52 Kon., 52 Wannent. 66, 75, 86, 89, VT 135 m. Beiwagen, Rekowagen; „Eisenbahn-Jahrbuch 81, 82, 83; „Bahnland DDR"; „Modelleisenbahnkalender 82; Schallplatte 01–99, versch. „modelleisenbahner". Suche: H0, BR 01^0, 03, 05, 38, 42, 44, 58, 62, 65^{10}, 74, 84, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 98, ETA 177/178 rot/elfenbein; Eiskühlwagen, Spezialwagen, Verschlagwagen, Großraumwagen; $H0_m$-Straßenbahn u. a.

10/47 Biete: H0, BR 23, 50, 64, E 69; Gehäuse BR 23 m. T: 38 (Eigenb.); D-Zugwagen, PwPost 4ü (Eigenb.); $H0_e$, vierachs. Güterwagen („technomodell"); Weichen H0/$H0_e$. Suche: H0, Tenderloks; Dampftriebwagen, Schlafwagen, Postwagen, Typ Hecht, Personenwagen, Länderbahn und DRG: Gehäuse BR 03 Stroml; 78 (Eigenb): $H0_e$, vierachs. Personenwagen.

10/48 Biete: „Eisenbahn-Jahrbuch 1968–70; Modelleisenbahnkalender 1980–83; „Modellbahnelektronik"; „Kleine Modellbahnbücherei" Bd. 1, 6, 8. Suche: H0, BR 84 (auch defekt).

10/49 Biete: „Eisenbahn-Jahrbuch" 80; „Baureihe 01"; „Modellbahnbauten"; H0, BR 120, 50 (auch defekt); TT, div. Loks und Wagen. Suche: H0, VT 135, ETA, SKL, BR 89, 91, $H0_e$, Triebfahrzeuge; $H0_e$ und $H0_m$, Wagen.

10/50 Biete: Dampflokschilder (keine EDV) 01, 03, 22, 38, 41, 58, 93, V23; $H0_m$ (HERR) Gepäckwagen. Suche: H0, BR 38, 42, 58 alt, 84, 91.

10/51 Biete: TT, SKL (Eigenb.). Suche: „Eisenbahn-Jahrbuch" 83; „Dia Baureihe 44"; TT-Fahrzeuge (auch defekt), Ersatzteile.

10/52 Biete: „Eisenbahnbücher" 1965, 66, 69, 72–83; „Historische Bahnhofsbauten". Suche: „modelleisenbahner" Jahrgänge 1952–54, 58, 59, 64, 69.

10/53 Biete: „50 Jahre Hauptbahnhof Leipzig"; „Bauten auf Modellbahnanlagen"; „Grundlagen der Modellbahntechnik" Bd. 1 und 2; Intern. Kursbücher 1975, 76, 77, DR-Kursbücher 1978, 79; Modelleisenbahnkalender 80–83, 69–78; „Das Signal" (alle Hefte). Suche: „Reisen mit der Dampfbahn"; „Die Baureihe 44"; „Steilrampen über den Thüringer Wald"; „Über den Rennsteig von Sonneberg nach Probstzella".

modell eisenbahner forum

Bei den nachfolgenden zum Tausch angebotenen Artikeln handelt es sich um Gebrauchtwaren, die in der DDR hergestellt oder die importiert und von Einrichtungen des Groß- und Einzelhandels vertrieben worden sind.

Verk. **Eisenb., Spur 0;** im Orig.-Kart., 500,– M; **2 Dampfmasch.,** 500,– M, 900,– M.

Lehmann, 1633 Mahlow,
Thälmannstr. 3

„Dampflokomotiven in Glasers Annalen" Bd. 1 gesucht. Tausch gegen antiquar. Eisenbahnlit. mögl.

R. Nette, 4800 Naumburg,
Pfortastr. 19

Suche **Kursbücher** u. **Taschenfahrpläne der DR vor 1975.**

Günther, 4801 Schulpforte,
Schulstraße 12

Tausche **Schmalspurbahn-Archiv** gegen **BR 01.**

U. Weihe, 4300 Quedlinburg,
M.-Engels-Straße 13

Verkaufe **Modellbahnmaterial** der Nenngröße H0 und H0e, 1000,– M; **Literatursammlung über Dampfloks und Modellbahn,** 1000,– M.

Nach 17.00 Uhr bei:

Lutz Berger, 8036 Dresden,
Herzberger Str. 3

Verk. für **Nenngr. H0: 12 Dampfloks, 7 Dieselloks, 5 Elloks, 2 Triebwagen, 30 versch. Wagen, 3 Trafos,** viele **Ersatzteile, Elektromaterial, Postkarten** (Lok-Motive), geschlossen für nur 1850,– M.

S. Petzold, 9700 Auerbach
Am Wasserturm 11

Gilt immer!

Suche **Tauschpartner für Modellbahn- und Eisenbahnliteratur, Lok- und Fabrikschilder, Modellbahnfahrzeuge H0** (Industriemodelle oder Eigenbau). Liste anfordern!

Peter Megges, 5900 Eisenach,
Jakobstraße 34

Suche **BR 110** u. **BR 118 UIT 2 Zierstreifen, BR 118 UIT 4 Seitenfenster, alte Lokmodelle, alles H0.**

Biete **„BR 44", „Reisen mit der Dampfbahn".**

Gellrich,
1502 Potsdam-Babelsberg,
Ernst-Thälmann-Straße 77

---

100 Jahre
Teterow-Gnoiener Eisenbahn
Sonderbriefumschläge:
blanko, 0,50 M
frankiert, mit SSt., 0,80 M
Sonderpostkarte:
blanko, 0,30 M
frankiert, mit SSt., 0,50 M
Versandkosten 0,50 M.
Bestellungen per Postanweisung an:
Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR AG 8/20
2052 Gnoien, PSF 30

Biete **1–12/70; 1–12/71; 1–12/72; 1–12/73; 1–7, 12/77; 1–12/78; 1–12/79; 1–12/80; 1–9, 11, 12/81; 1–2, 5, 7–12/82; 1–12/83,** je 0,70 M; **8 St. Messerleisten, 16 pol.,** je 3,– M; **16 St. GBR 302,** je 3,– M; **Modellbahnbücherei:** Bd. 3, 5, 8, 9, je 3,– M, **Modellbahn-Elektromechanik,** 6,– M.

Ende, 4020 Halle,
Ouluer Str. 23

Verk. **komplette H0-Anlage,** (2 m × 1,25 m), 2 Etagen, **m. Zubehör,** 1000,– M.

Zuschr. an:

P. Schmertosch,
2090 Templin
Zehdenicker Str. 5,
Tel.: 29 26

Biete „Reisen mit d. Dampfbahn".

Suche **rollendes Material in Nenngröße 0 und H0e.**

Ralf Desselberger,
4400 Bitterfeld,
Hahnstückenweg 8

Biete **„Bahnland DDR", „Brandenburg. Städteb.", „Eisenbahnjahrb. 1980", „Dampfmasch."** 1 u. 2, **„Die kranke Dampfmasch."** u. **Kursbücher 70–77.** Suche **„Selketalb.", „Über den Rennsteig", „Steilrampen ü. d. Thür. Wald", „Die Dampflok.", „Spreewaldb.", Dampflok-Archiv 3.**

Martin, 3024 Magdeburg
Moldenstr. 14

Verkaufe **„Baureihe 44",** 36,– M; **TT-LVT u. 200,** 600,– M.

Suche **Triebwagenzug Transitus, Courier, E 70** in TT.

Bitte Zuschriften an:

H. Gebhardt, 9044 Karl-Marx-Stadt
Straße Usti nad Labem 23

Biete in **H0 01.5,** 85,– M; **23,** 35,– M; **106,** 65,– M; **185,** 85,– M; sowie **Literatur der Reihe „Verkehrsgeschichte"** und **„Archive"** zum Tausch gegen **Loks in H0 BR 62, 74, 91, 92, 93, 94, 95, E 18** und **E 94,** Eigenbauten, sowie **„75 Jahre Heidekrautbahn", „Mügelner Schmalspurnetz", „Lok 89 1004".**

Müller, 2520 Rostock 26,
St.-Jantzen-Ring 7

Biete **LP 01-99, „Leipz.-Dresd. EB-Comp.", „Windbergb.", DRG-Umzeichnungsplan, Dampflok-Archiv, Nenngr. N VT 4.12 m. Beiwagen,** 42,– M; **2teil. Doppelstockeinheit,** 15,– M.

Tausche oder kaufe **Nenngr. NM 61, BR 55, Wagen Bi 24 Sächs. Abteilwagen, 3 Gehäuse 118.1,** neuw., **„Muldenthalbahn", Diesellok-Archiv, „Reisen mit der Dampfbahn", „BR 44",** kompl. Jahrgänge **„Der Modelleisenbahner".**

J. Göldner, 9651 Wohlhausen,
Ringstr. 23, PF 1023

Biete **Dampflok-Archiv 1 bis 4** (rot. Einb.), **Dampflok-Archiv** (Gerlach), **Reisezugwagen-Archiv, „BR 01", „Leipz.-Dresd. EB", „Überschienung d. Alpen", „Modellbahn-Rep.", Modellbahn-Kalender 1984.**

Suche **„Schiene, Dampf und Kamera", „BR 01–96", Dampflok-Archiv 3** (3. Aufl.), **„Pionier- u. Ausst.-Bahnen", „Über d. Rennsteig", „Die Rügenschen Kleinbahnen".**

W. Seifert, 8250 Meißen,
Am Langen Graben 24

Suche **H0 BR 84** oder **Gehäuse BR 84, ETA 177/178, BR 23** und **Eigenbau. BR 99.**

Verkaufe **H0 BR 01, BR 41, BR 52 Kondt., BR 86, BR 89** sächs., **BR 106, BR 185, VT 04, „Der Modelleisenbahner"** 1952, 1960–69, 1971–82, **Eisenbahnjahrbuch** 1963 bis 1982. **„Das Signal"** Heft 7–10, **Anlage N,** 2,75 m × 1,60 m, und **roll. Material.**

Liste anfordern!

Lengefeld, 5020 Erfurt,
Wilhelm-Külz-Str. 28

---

2 St. **BR 01,** 2 St. **BR 86,** je 1 St.: **BR 110, 118, 130, Wagenmodelle** aller Art, alles neuwertig, 120 m **Pilzgleismaterial** u. **Neusilber Schienenprofil,** sowie div. Weichen aller Art m. Antrieben, z. T. neu, alles H0, 2 St. **F 21,** 1 St. **Z 1,** 1 **zerlegb. Grundplatte** m. Böcken, gr. Menge Kleinmaterial usw., zusammen 2000,– M, auch einzeln zu verkaufen.

Angebote an: **K. Lange, 6800 Saalfeld,**
Langewiesenweg 1

Biete in **H0 BR 80, 55, BN 150, MY 11, BR 204 (SNCB), Gpw. MÁV, DB 2achs. Schnellzugwagen PKP, ČSD-Speisewagen**

Suche in **H0 SKL, VT 135 m. Wagen, „Der Modelleisenbahner"** bis 1975 kpl., 76/2, 5, 6, 7, 10, 12; 77/1, 6, 8, 10, 12; 78/4, 5, 6, 8, 10; 79/2–9, 12; 80/2, 3, 4, 6, 12; 81/2, 4, 5, 10, 11; 82/1, 4, 6, 7, 9.

G. Vetter, 2600 Güstrow,
W.-Pieck-Str. 34

Suche **„Gesch. d. Dresd. Straßenb.", Dampflok-A. 3,4, „Überschieng. d. Alpen", „Windbergb.", „Rübelandb.", Jahrbuch 1982,** Trost **„Die Modelleisenbahn"** Teil 1, **Lexikon Modelleisenbahn.**

Biete **Dampflok-A. 2** (82er Aufl.), **„Rügensche Kleinb.", „Von Sonneberg nach Probstzella", Ellok-Archiv, „Schiene, Dampf u. Kamera".** Tausche **„Reisen m. d. Dampfbahn"** gegen **„BR 44".**

Zuschriften an: **Heiko Elze, 4320 Aschersleben,**
Mehringerstr. 8b

mosaik

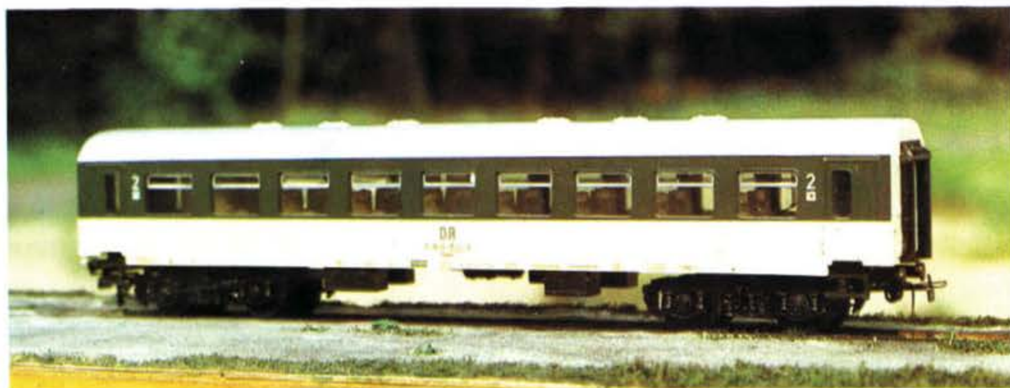
Wir stellen vor



BDghwse
82-15 105-0



Bghwe
28-15 298-0



Bghwe
28-15 021-8



Bghwe
28-15 242-0

Über die auf dieser und der dritten Umschlagseite vorgestellten Fahrzeuge berichteten wir im Heft 5/84 auf Seite 17.



Gbs
150 1022-4
der DR



BC 4
31 019 Frankfurt
der DRG



B4ü
25 075 Halle
der DRG



Mk 4
der DR

Fotos: J. Steckel, Berlin